

sende det til ophugning i udlandet, og hvem der forestår eksporten, er det således enten køberen eller sælgeren, der er forpligtet til at anmelde eksporten af skibet som affald.

Hvis en sælger af et skib, sælger skibet med den hensigt, at skibet fortsat skal være i drift som skib, vil der som udgangspunkt ikke være tale om affald i transportforordningens forstand, og reglerne heri finder således ikke anvendelse. Hvis køberen af skibet ved køkets indgåelse i Danmark (mens skibet ligger i dansk havn) har en klar intention om, at skibet skal ophugges ved ankomsten til bestemmelsesstedet, er det køberen, der har en forpligtelse til at anmelde eksporten efter transportforordningen.

1.2 Baggrunden for lovforslaget mv.

I foråret 2005 har to sager givet anledning til udarbejdelse af dette lovforslag, der rummer en række bemyndigelser til at fastsætte skærpede regler på området. I den ene sag har ejerne af skibet afgivet meget sparsomme og til tider tilsyneladende urigtige oplysninger til myndighederne om skibets videre færdsel derefter at sende skibet til ophugning i Indien. I den anden sag har ejerne underskrevet særlige vilkår i salgskontrakten om, at ejerne alene påtænkte at anvende de to købte skibe til videre drift, men har ikke desto mindre tilsyneladende forsøgt at få skibene ophugget i Indien.

I begge tilfælde har de afgivne oplysninger medført, at de kompetente kommuner ikke har klassificeret skibene som affald. De afgivne oplysninger har dermed indirekte medført, at transportforordningens regler ikke er blevet overholdt, da skibene er forsøgt ophugget eller er ophugget i et ikke-OECD land.

Med udgangspunkt i disse to meget medicomtalte sager om klassificering af tre skibe som affald i foråret 2005 har Miljøministeriet efter drøftelser med Kommunernes Landsforening (KL) udarbejdet et forslag til den fremtidige håndtering af sager om klassificering af skibe som affald. Det bemærkes, at spørgsmålet om klassificering af skibe normalt kun er aktuelt, når skibet har en vis alder – og dermed er ved at være udtjent som skib i drift. Lovforslaget og den foreslåede administrative regulering vil således alene finde anvendelse i de tilfælde, hvor det må anses som nærliggende, at et skib, der sælges eller forventes eksporteret til udlandet, har et større potentiale som skrot end som skib i drift. Situationen kan således f.eks. være, at et skib inden for en kortere tidshorisont vil skulle gennemgå større, udgiftskrævende reparationer for fortsat at kunne klassificeres som sejldygtigt, og at dette betyder, at ejeren kan opnå en større økonomisk gevinst

ved at lade skibet eksportere til - og ophugge i et land, hvor efterspørgslen efter stål og aluminium er stor, og priserne på disse metaller derfor ligger højere end på det generelle verdensmarked.

Det foreslås bl.a. at skabe bemyndigelse til at fastsætte regler om, at staten får ansvaret for klassificering af skibe, der må antages at være attraktive for de internationale skrotmarkeder.

Det vurderes, at lovforslaget, herunder den ændrede kompetencefordeling, vil være et væsentligt element i at styrke mulighederne for at forhindre ulovlige eksporter.

Det er dog samtidig vurderingen, at forslagene indeholdt i nærværende lovforslag ikke i alle tilfælde vil kunne sikre, at skibe ikke fremtidigt sendes til ophugning i et ikke-OECD-land. Lovforslaget er således kun en delmængde af en række tiltag, og skal således ses i sammenhæng med de tiltag, regeringen arbejder med at få gennemført i internationalt regi for at forbedre den internationale regulering på området.

2. Hovedpunkter i lovforslaget

2.1. Kompetencefordeling i ansvaret for klassificering af skibe som affald

Det foreslås, at miljøministeren bemyndiges til administrativt at fastsætte regler i affaldsbekendtgørelsen om fordeling af kompetence i sager om klassificering af skibe som affald.

Efter drøftelser med repræsentanter for skibsbranchen vurderes det for nuværende, at skibe over 2.000 tons letvægt (skibets egenvægt) er attraktive for det internationale skrotmarked. Det er derfor intentionen, at staten fremtidigt skal være ansvarlig for klassificering af skibe med 2.000 tons letvægt (skibets egenvægt) eller derover. Kommunerne skal derimod som hidtil være ansvarlig for klassificering af skibe under 2.000 tons letvægt. Kommunerne forventes således fremover at skulle varetage klassificering for skibstyper, der fortrinsvis vil blive ophugget i Danmark.

Det er fundet mest hensigtsmæssigt og operationelt, at grænsen, for hvornår det er Miljøstyrelsen eller kommunerne, der skal behandle en sag, kan justeres ved en administrativ ændring af vægtangivelsen. De internationale skrotpriser er afgørende for, hvornår det er attraktivt at eksportere et gammelt skib med henblik på ophugning under kritisable forhold i et uland. De internationale skrotpriser er bestemt af udbud og efterspørgsel – og er derfor udsat for store udsving i markedsprisen. Såfremt vægtgrænsen bliver angivet i loven, vil det medføre, at Folketinget skal vedtage en lovændring af miljøbeskyttelsesloven hver