

Med oplysningspligten vil myndighederne kunne kræve at få oplysninger og dokumentation om eksempelvis køberens planer med skibet, hvilket eksempelvis kunne være en forretningsplan for skibets videre drift (hvor skal skibet sejle, indgåede aftaler med firmaer om transport af fragt eller indgåede aftaler med havneanlæg om skibsfart), tekniske oplysninger om skibets stabilitet, navneændringer, klassifikationspapirer, der kan give indtryk af, om skibet får brug for omkostningskrævende reparationer i nærmeste fremtid o.lign. For at imødegå retssikkerhedsmæssige betænkeligheder, hvor eksempelvis en køber anskaffer sig et gammelt skib uden at have gjort sig nærmere overvejelser for genstandens videre færd, skal det fremhæves, at en aktørs afvisning af at medvirke til sagens oplysning kun udgør et delelement af en afgørelse om genstandens klassificering, og således ikke alene kan lægges til grund for afgørelse af, at der er tale om affald. Det samme gælder således, såfremt en aktør af andre grunde ikke har mulighed for at medvirke til sagens oplysning.

Der vil ikke med bestemmelsen kunne afkræves oplysninger om enkeltpersoners rent private forhold.

Et eksempel kunne være følgende: et 40 år gammelt skib beliggende i en dansk havn skal ifølge skibets papirer inden for en kortere tidshorisont gennemgå gennemgribende og omkostningskrævende reparationer for at få tilladelse til at sejle. Skibet sælges til en køber i et ikke OECD-land, der er kendt for at ophugge skibe til en pris, der svarer til den internationale pris for skibets metaller, og som antageligt overstiger skibets umiddelbare værdi som skib i drift. Køberen ønsker ikke at medvirke til sagens oplysning og vil eller kan ikke angive en plausibel og dokumenteret forklaring på, hvor og hvordan skibet skal sættes i drift. I dette tilfælde vil de øvrige oplysninger være tilstrækkelige til at træffe afgørelse om, at skibet må klassificeres som affald.

Det samlede indtryk af skibets og handlens karakter vil således være grundlaget for myndighedernes afgørelse om skibets klassificering.

Til nr. 3:

Som følge af forslaget til affattelse af den nye bestemmelse § 45 b, foreslås det, at også staten gives mulighed for at udstede påbud og forbud for at sikre, at skibe som affald opbevares, behandles og bortskaffes på forsvarlig vis, herunder under overholdelse af Baselkonventionen og transportforordningens bestemmelser herom.

Ændringen er således en konsekvensændring som følge af, at staten fremover – som kommunerne – får kompetence til at klassificere skibe som affald.

Til nr. 4:

Ændringen er redaktionel. Ved en fejl blev et forslag til ændring af bestemmelsen (oprindeligt fremsat i L 129 i 2004-2005, 1. samling) ikke opdateret, da denne ændring blev genfremsat i L 96 (2004-2005, 2. samling) efter folketingsvalget i februar 2005, (nu lov nr. 325 af 18. maj 2005). Bestemmelsen var i mellemtiden blevet ændret som følge af vedtagelsen af lov nr. 1373 af 20. december 2004 om ændring af lov om miljøbeskyttelse.

De oprindelige ændringer vedrører udvidelse af myndighedernes mulighed for at dække omkostninger ved myndighedernes tilsyn gennem udpantning.

Med ændringen er nu medtaget de tilsigtede ændringer i begge ændringslove.

Til nr. 5:

Det foreslås, at overtrædelse af regler fastsat i henhold til de nye bestemmelser § 45 b og § 45 c skal kunne straffes på tilsvarende måde som overtrædelse af øvrige regler i affaldslovgivningen.

Det foreslås således, at § 110, stk. 3, der hjemler straf for overtrædelse af regler fastsat i medfør af loven, udvides til også at rumme en henvisning til § 45 b og § 45 c.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2006.