

MILJØMINISTERIET

Departementet

J.nr. M 3034-0036

Den 21. november 2005

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 31 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 2. november 2005.

Spørgsmål nr. 31:

"Ministeren bedes i forlængelse af samrådet d.d. oversende et notat som redegør for ændringerne i EU's transportforordning som vedrører affald, herunder først og fremmest ophugning af miljøfarlige skibe."

Svar:

Proces og status

Europa Parlamentet, Kommissionen og Rådet er i uformel dialog blevet enige om en kompromis-pakke på transportforordningen. Det betyder, at revisionen af forordningen kan vedtages endeligt i Parlamentets anden læsning.

Parlamentet har således, på sin netop overståede plenarsamling fra den 25.-28. oktober 2005, endeligt accepteret det indgåede kompromis. Tilsvarende vil Rådet på et af sine førstkommende møder tiltræde kompromiset.

Hovedprincipperne i reguleringen vedr. grænseoverskridende transport af affald.

Reguleringen af grænseoverskridende transport af affald sonderer klart i forhold til, om affaldet eksporteres til nyttiggørelse eller til bortskaffelse, og om affaldet eksporteres til et OECD eller et ikke-OECD land.

Bortskaffelse eller nyttiggørelse.

Hovedprincippet er således, at affald, der skal til nyttiggørelse i princippet er underlagt det indre markeds krav om fri bevægelighed. Det

betyder, at sådanne transporter kun i begrænset omfang kan forhindres. Affald, der skal til bortskaffelse, er ikke underlagt kravet om fri bevægelighed og kan derfor forhindres – bl.a. med henvisning til principperne om selvforsyning og nærhed.

Hvis affaldet eksporteres til nyttiggørelse i EU, er der i den nuværende såvel som i den reviderede transportforordning fastsat krav om, at affaldet skal behandles miljømæssigt forsvarligt i henhold til importlandets nationale miljøgodkendelser, såvel som generelle oplysningskrav i forhold til affaldet, selve transporten og behandlingen.

Der er i den reviderede forordning strammet op på formuleringerne omkring indsigelsesgrundene. Dvs. eksport- og importlandet har fået bedre muligheder for at gøre indsigelse mod en anmeldt eksport. Det er således blevet beskrevet mere klart, at hvis eksportlandet har nationalt fastsatte krav til behandlingen af den konkrete affaldstype – og der ikke findes EU lovgivning på det pågældende område - så kan eksportlandet gøre indsigelse mod eksporten af affaldet, hvis disse krav eller tilsvarende krav ikke kan imødekommes af affaldsbehandlingen i modtagerlandet.

Idet det er de færreste EU lande som på nuværende tidspunkt har stillet yderligere krav til behandlingen af affald end dem, som er fastsat i EU ved EU direktiver og implementeret i national regulering, betyder det, at eksport af affald til nyttiggørelse i EU til nationalt godkendte anlæg kun sjældent kan forhindres.

Som nævnt er affald til bortskaffelse i EU ikke underlagt kravet om fri bevægelighed. Der kan således gøres indsigelse mod en transport til bortskaffelse ud fra hensynet til nærheds- og selvforsyningsprincip.

OECD lande – ikke OECD lande.

I forhold til eksporter ud af EU sonderer forordningen som nævnt mellem transport til OECD og ikke-OECD lande.

Alle transport af affald til bortskaffelse – farligt som ikke farligt - til OECD såvel som ikke-OECD lande er forbudt. Kun eksporter til EFTA-lande til bortskaffelse er tilladt.

Transporter til OECD lande til nyttiggørelse følger stort set de samme regler som intra-EU transport.

Transporter til ikke-OECD lande til nyttiggørelse, er derimod underlagt specielle regler.

Hvis der er tale om farligt affald er eksport til nyttiggørelse fra EU til ikke OECD lande forbudt.

For så vidt angår eksport til nyttiggørelse til ikke-OECD lande af ikke farligt affald som listet på forordningens såkaldte "grønne liste", har Kommissionen adspurgt hvert enkelt ikke-OECD land, om de ønsker at modtage dette affald til nyttiggørelse og i givet fald om de ønsker en anmeldelse inden eksporten. Det er således fastsat i en adskilt EU forordning hvilke ikke-OECD lande, der ønsker hvilke "grønne" affaldstyper, hvilken procedure der i så fald skal følges og hvilke lande, der har forbudt import af "grønt" affald.

Skibe er opført på transportforordningens grønne liste som: "*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*".

Dvs. at såfremt et skib er tømt for farlige stoffer og såfremt modtagerlandet har tilkendegivet overfor Kommissionen, at de ønsker at modtage denne affaldstype, så kan skibet i henhold til transportforordningen eksporteres til et nationalt miljøgodkendt anlæg.

Hovedændringerne i EU's transportforordning

Ændringen indebærer på en gang en forenkling og en præcisering af de gældende procedurer i forbindelse med grænseoverskridende transport af affald. Forslaget udvider myndighedernes muligheder for under bestemte forudsætninger at gøre indsigelse mod affaldsoverførsler bl.a. beroende på, om affaldet håndteres i overensstemmelse med fællesskabets miljøstandarder og den bedst tilgængelige teknik for genanvendelse.

Forslaget medfører, at antallet af lister og procedurer reduceres fra 3 til 2. Overførsel af dels alt affald bestemt til bortskaffelse, dels farligt og mindre farligt affald bestemt til nyttiggørelse bliver underlagt et krav om forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke. Overførsel af ikke-farligt (grønt) affald bestemt til nyttiggørelse er ikke omfattet af proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse, men er kun underlagt et generelt informationskrav. Som noget nyt skal der dog også indgås en kontrakt mellem den person som tilrettelægger overførslen og modtageren, hvad angår nyttiggørelsen af det overførte affald, og dokumentation for denne kontrakt skal ledsage overførslen.

I forhold til eksport af skibe opført på den grønne liste er specielt indføjelser af artikel 48 vedr. miljøbeskyttelse af betydning.

Denne tilføjelse uddyber, at ved miljømæssig forsvarlig håndtering forstås, at affaldsbehandlingen foregår ”i overensstemmelse med standarder for menneskers sundhed og miljøbeskyttelse, som i store linier svarer til de standarder, der er fastsat i fællesskabslovgivningen”.

Desuden er IMO's, ILO's og Basel konventionens vejledninger vedr. ophugning af skibe opført på et bilag til forordningen, som der desuden henvises til at tage i betragtning med henblik på at søge vejledning om miljømæssig forsvarlig håndtering.

Forordningen er en rammeregulering, og den forholder sig ikke eksplicit til specifikke affaldstyper. Eneste undtagelse er skibe.

I præambelen er skibene blevet fremhævet, hvor det fastlægges, at det er nødvendigt at sikre, at skibe ophugges sikkert og miljømæssigt forsvarligt. Desuden bemærkes det, at i forhold til klassificering af skibe som affald eller ej, så kan skibe blive defineret som affald og derved falde ind under affaldsreguleringen og samtidig være defineret som skibe i anden international regulering og skulle opfylde denne. Denne formulering er hentet fra Basel konventionens 7. partskonference og understreger hermed EU's opbakning til denne beslutning.