

MILJØstyrelsen  
Jord & Affald

24. november 2005  
3013-0011  
PLN/

**Høringsnotat vedrørende lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse  
(overførsel af kompetence til staten til at klassificere skibe som affald)**

Lovforslaget blev sendt i høring den 12. oktober 2005 med frist for bemærkninger til den 2. november 2005.

Lovforslaget blev udsendt til 65 interessenter og Miljøstyrelsen har modtaget 16 høringssvar.

Generelle bemærkninger, der ikke giver anledning til kommentarer fra Miljøstyrelsen

**DI, Forsvarsministeriet, Konkurrencestyrelsen, HTS, Foreningen af Rådgivende Ingeniører** har ingen bemærkninger til lovforslaget.

**Genvindingsindustrien, Fagligt Fælles Forbund 3 F, LO, Greenpeace,** Finder lovforslaget nødvendigt og kan støtte de foreslåede ændringer uden yderligere bemærkninger.

**Renosam** finder det positivt, at der med lovforslaget nu bliver mulighed for at fastsætte nærmere regler for myndighedernes mulighed for indhentelse af oplysninger, og finder det ligeledes hensigtsmæssigt, at staten, på grund af kompleksiteten i sager om eksport og ophugning af skibe, overtager en del af kompetencen på området. Kan derfor støtte forslaget.

**Justitsministeriet** har telefonisk givet lovtekniske bemærkninger, som er indarbejdet i lovforslaget.

Generelle bemærkninger

**affald danmark** er tilfreds med de forbedrede muligheder for at stoppe eksport af skibe til affaldsbortskaffelse – og finder, at kompetencedelingen er en udmærket løsning. Affald danmark har dog svært ved at vurdere, hvordan myndighederne vil ”finde” de eksportvarer, der måske er affald – men håber, at dette vil blive anskueliggjort i udkastet til affaldsbekendtgørelse.

**Miljøstyrelsen** er enig i, at det som hidtil vil være en udfordring, at "finde" de genstande, der eksporteres ud af landet uden overholdelse af transportforordningen. Fsva. skibe, som er lovforslagets hovedformål, vil der i affaldsbekendtgørelsen blive fastsat regler for myndighedernes samarbejde – og ejere, brugere, mægleres mv. underretningsforpligtelser om salg og anden overdragelse. Herudover vil der også blive udformet en vejledning om det nødvendige samarbejde – hvorunder også samarbejdet med Søfartsmyndighederne skal beskrives og muligt optimeres inden for de gældende regler.

### Konkrete bemærkninger til dele af lovforslaget

#### **Advokatrådet**

**Advokatrådet** finder det betænkeligt, at der gives bemyndigelse til at etablere en oplysningspligt og eksportforbud i administrativt fastsatte regler. Advokatrådet finder, at en reglerne om en oplysningspligt og eksportforbudet bør fastsættes i en lov.

**Miljøstyrelsen** skal bemærke, at miljøbeskyttelsesloven er en rammelov, der normalt ikke detailregulerer særskilte forureningskilder. Detailreguleringen sker i særlige administrativt fastsatte regler. I lovforslagets særlige bemærkninger til de to forslag, beskrives, hvordan reguleringen vil blive udmøntet og hvorledes bestemmelserne vil blive anvendt. Heraf fremgår det, at de regler, der forventes udmøntet i hht. til de foreslåede bemyndigelser, alene tænkes anvendt i ganske få tilfælde, når der er mistanke om, at et skib er solgt til skrot, og hvor der er behov for at anmode ejeren om oplysninger mv.

#### **KL**

**KL** er generelt enig i lovforslaget, der ses som skabende nogle overordnede rammer, der er egnet til at mindske problemet om ulovlig eksport af skibe som affald. **KL** ville gerne have set, at lovforslaget indeholdt en regel om garantistillelse i forbindelse med salg af gamle skibe, hvor der var en bestyrket mistanke om ulovlig eksport. **KL** ville endvidere gerne have set, at lovforslaget indeholdt en regel om omvendt bevisbyrde.

#### **Miljøstyrelsen**

Forslaget om garantistillelse har været vurderet i forbindelse med udformningen af lovforslaget. Forud for en eksport af et skib, vil myndighederne skulle have truffet afgørelse om skibet skal klassificeres som affald. Hvis et skib får tilladelse til at sejle uden at være klassificeret som affald, finder Transportforordningen i udgangspunktet ikke anvendelse.

Krav om garantistillelse i denne situation vil således være et krav om garanti for et produkts videre færd. Dette vurderes at stride mod EU's indre marked-regler om varers fri bevægelighed. Forslaget om garantistillelse er derfor ikke medtaget i lovforslaget.

Med hensyn til spørgsmålet om omvendt bevisbyrde, er dette spørgsmål drøftet med Justitsministeriet, der fandt den i lovforslaget valgte løsning på oplysningsproblemet mere retsikkerhedsmæssigt velegnet.

### **Søfartsstyrelsen**

Søfartsstyrelsen skal henlede opmærksomheden på, at man i den maritime lovgivning normalt regulerer skibe under hensyntagen til, hvilket flag de er under – hvilket lovforslaget bryder med, idet lovforslaget medfører, at der vil kunne opstå situationer, hvor alle aktører er ikke-danske, herunder at skibet er under udenlandsk flag og dermed under udenlandsk jurisdiktion.

Herudover har Søfartsstyrelsen en række redaktionelle bemærkninger.

### **Miljøstyrelsen**

Søfartsstyrelsens redaktionelle bemærkninger er noteret, og er indarbejdet i det omfang, det er fundet nødvendigt.

Med hensyn til spørgsmålet om lovforslagets brud med det maritime princip om at anvende flagstatens regulering for skibe, skal Miljøstyrelsen bemærke, at Baselkonventionen (og dermed Transportforordningen) erkendt også gælder for skibe som affald.

Baselkonventionen anvender det normale ”reguleringsprincip” – at affald reguleres af det lands regler, hvori det befinder sig ved eksporten.

Miljøstyrelsen skal fastholde, at Danmark har en forpligtelse til at sikre, at et skib beliggende i dansk havn ikke eksporteres til skrotning uden overholdelse af Baselkonventionens regler – og dette uanset, at skibet ikke er dansk flaget. Hvis ikke Danmark kunne føre tilsyn med at eksporter af et ”udflaget” skib beliggende i dansk havn overholder Baselkonventionen/transportforordningen, giver det ikke mening, at lade skibe omfatte af Basel konventionen – som fastholdt i beslutningen på Baselkonventionens 7. partskonference, hvor den internationale Maritime organisation IMO er observatør – og dermed kunne have påpeget dette ”reguleringsproblem”.

### **Rederiforeningen**

Rederiforeningen påpeger også, at lovforslaget bryder med flagstatsprincippet.

**Rederiforeningen** finder lovforslaget præmaturt i forhold til udviklingen af det nye juridiske instrument i regi af IMO og Baselkonventionen.

**Rederiforeningen** finder endvidere, at lovforslaget præjudicerer en eventuel frivillig interim aftale mellem Rederiforeningen og Miljøministeriet om, hvordan vi undgår fremtidige sager om ulovlige eksporter indtil det nye internationale instrument er trådt i kraft.

### **Miljøstyrelsen**

Med hensyn til spørgsmål om regulering af skibe med udgangspunkt i flagstatsprincippet henvises til tidligere bemærkninger herom.

Som også angivet i lovforslaget, er lovforslaget set som en nødvendighed for at kunne sikre en opfyldelse af Danmarks internationale forpligtelser i hht. Baselkonventionen som implementeret af Transportforordningen. Det er samtidig også påpeget, at de foreslåede regler ikke i alle tilfælde vil kunne hindre ulovlige eksporter. Det findes dog at være nødvendigt at agere på baggrund af forårets 3 sager og ikke blot at afvente udviklingen af det nye internationale instrument, der tidligst kan antages at være færdigudviklet om nogle år.

Miljøstyrelsen finder endvidere ikke at lovforslaget præjudicerer en eventuel frivillig aftale mellem Miljøministeriet og Rederiforeningen, idet der i lovforslaget alene tages udgangspunkt i håndhævelsen af allerede eksisterende forpligtelser, som en frivillig aftale også ville skulle iagttage og respektere.

### **CO-industri**

**CO-industri** foreslår en vægtgrænse for kompetenceoverførelsen på 1.500 tons. CO-industri har herudover en række bemærkninger af mere fortolkende karakter – og foreslår endelig at der bør være udpantningsret for alle udgifter vedrørende undersøgelse af forurenede jord og at strafferammen i miljøbeskyttelsesloven sættes op til fængsel i 3 år.

### **Miljøstyrelsen**

**Miljøstyrelsen** har drøftet spørgsmålet om vægtgrænser for skibe med internationalt potentiale med interessenter fra skibsindustrien – og derfor fastholdes det, at en vægtgrænse på 2.000 tons pt. vil være et korrekt snit i forhold til ansvarsdelingen.

De øvrige forslag falder uden for rammerne af dette lovforslag.