

Udkast

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse
(Overførelse af kompetence i forbindelse med klassificering af skibe som affald mv.)

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001, som ændret senest ved lov nr. 572 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 45, stk. 1, indsættes efter "affald": ", jf. dog § 45 b".

2. Efter § 45 a indsættes:

”§ 45 b. Ministeren kan fastsætte regler om fordeling af kompetencen mellem stat og kommuner i forbindelse med klassificering af skibe som affald.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler vedrørende statens og kommunernes behandling af sager om klassificering af skibe som affald, herunder myndighedernes indbyrdes koordination.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler om pligt for købere, sælgere og eksportører af skibe til at underrette den kompetente kommunalbestyrelse om salg, anden overdragelse eller påtænkt eksport af et skib beliggende i en dansk havn.

Stk. 4. Ministeren kan fastsætte regler om, at skibe ikke må eksporteres, førend der er truffet afgørelse om, hvorvidt skibet må anses som affald efter den til hver tid gældende bekendtgørelse om affald.

§ 45 c. Ministeren kan fastsætte regler om krav til dokumentation, herunder regler om oplysningspligt for ejere, købere, sælgere eller eksportører i forbindelse med behandlingen af sager om klassificering af affald.”

3. I § 46 ændres ”Kommunalbestyrelsen” til: ”Myndighederne”.

4. I § 70, stk. 3, ændres "§ 69, stk. 1, nr. 3," til: "§69, stk. 1, nr. 4, § 70 a, § 70 b".

5. I § 110, stk. 3, indsættes efter "§ 45, stk. 2, 3 og 6,": "§ 45 b, § 45 c,".

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2006.

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 er blevet sendt ud af landet.

En del af forslaget gælder også for klassificering af andre affaldsfraktioner.

1.1 Transportforordningen

Transport af affald over landegrænser er underlagt en række regler hørende under Baselkonventionen i FN, OECD, EU og 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. 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, 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 og som sådant også i henhold til Baselkonventionen og EU's Transportforordning lovligt at eksportere til nyttiggørelse/ophugning. Indeholder skibet stoffer, som er klassificeret som farlige i henhold til Baselkonventionen og transportforordningen, vil skibet blive klassificeret som farligt affald, og som sådant være ulovligt at eksportere til et ikke-OECD-land.

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 asbestreovering 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 det, agter at skille sig af med, eller er forpligtet til at skille sig af med det.

Alt afhængig af, om det er køberen eller sælgeren, der agter at skille sig af med skibet som affald ved at 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 om 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 færd for 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 skibene ikke af de kompetente kommuner er klassificeret som affald, og 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 medieomtalte 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 tidshorizont 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 hjemmel til, at staten får ansvaret for klassificeringen 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 indgår således i en række af tiltag, og skal således ses i sammenhæng med den indsats, regeringen har prioriteret i det internationale 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 vurderes, at det i fremtiden kan blive nødvendigt at justere den vægtangivelse, der vil udgøre grænsen for kompetencefordelingen, i takt med stigninger eller fald i de internationale skrotpriser. Det er derfor fundet mest hensigtsmæssigt og operationelt, at denne grænse kan justeres ved en administrativ ændring af vægtangivelsen, fremfor at skulle foretage en ændring af miljøbeskyttelsesloven.

2.2. Dokumentation og oplysningspligt

Vurderingen, af hvorvidt en genstand skal klassificeres som affald, afhænger efter affaldsdefinitionen i affaldsbekendtgørelsens § 3, stk. 1 af, om indehaveren skiller sig af med genstanden, er forpligtet hertil eller har til hensigt at skille sig af med genstanden. En klassificering af affald afhænger således i mange tilfælde af indehaverens subjektive intentioner.

Hvis ikke ejeren af genstanden og andre involverede forpligtes til i visse nærmere tilfælde at medvirke til oplysningen af en sag, herunder forpligtes til om muligt at redegøre for indehaverens intentioner med en genstand, kan sagsbehandlingen besværliggøres.

Der er ikke i EU's affaldsrammedirektiv, transportforordning eller i den danske affaldsregulering regler, der fastlægger, hvem der skal dokumentere, hvorvidt en genstand er affald eller ej. EF-domstolen har ikke taget konkret stilling til, hvem der har bevisbyrden i sådanne sager, men har i dom af 15. juni 2000 (Forenede sager C-418/97 og C-419/97), der vedrørte spørgsmålet om en genstand var et produkt eller omfattet af affaldsdefinitionen i affaldsrammedirektivet, generelt udtalt, at spørgsmålet om, hvorvidt der "faktisk foreligger affald i direktivets betydning, skal imidlertid undersøges på grundlag af samtlige omstændigheder, hvorved der skal tages hensyn til direktivets formål, og det skal påses, at dets virkning ikke begrænses."

Det vurderes, at den gældende regulering om oplysningspligt i miljøbeskyttelsesloven ikke i alle tilfælde vil dække det oplysningsbehov, der kan opstå i en sag.

Miljøbeskyttelseslovens § 72 er den generelle regel for oplysningsforpligtelser til myndighederne. Efter bestemmelsens ordlyd skal den, der er ansvarlig for en virksomhed, der kan give anledning til forurening efter anmodning fra myndighederne give alle oplysninger, herunder om økonomiske eller regnskabsmæssige forhold, der har betydning for vurderingen af forureningen og eventuelle afhjælpende eller forebyggende foranstaltninger.

Ordlyden i § 72 synes ikke umiddelbart dækkende for den situation, at myndighederne er blevet opmærksom på et skib i en havn, der evt. er solgt til udlandet, og hvor det endnu ikke er afklaret, hvorvidt skibet er solgt til skrot eller til drift – og hvor de oplysninger, som myndigheden har brug for i

første omgang, skal afklare, hvorvidt der overhovedet er tale om affald og dermed en potentiel forurening. På dette stadium af sagsbehandlingen i en sag om klassificering af skibe som affald er det således et fortsat spørgsmål, der skal afklares i dokumentationsfasen, hvorvidt skibet overhovedet er omfattet af miljøbeskyttelseslovens affaldsregulering om bortskaffelse og transportforordningens regler for eksport af affald.

Miljøbeskyttelseslovens § 72 retter sig endvidere alene imod den til hver tid ansvarlige for virksomheden, og kan således ikke anvendes til at anmode om oplysninger fra andre parter i en sag.

Der vurderes ej heller i miljøbeskyttelseslovens kapitel 6 om affald eller i affaldsbekendtgørelsen at være regler om oplysningspligt, eller hjemmel til at pålægge en oplysningspligt, der vil være egnet til at afkræve ejeren af et skib, hvis videre færd er uvis, dokumentation for denne færd.

Det vurderes derfor at være nødvendigt, at der fastsættes regler en særlig oplysningspligt for sælgere, købere og andre aktører i sager om klassificering af affald – herunder klassificering af skibe som affald.

2.3. Forbud mod eksport af skibe forud for, at der er truffet afgørelse

Det må antages, at der i sager om klassificering af skibe som affald i visse tilfælde vil være en risiko for, at ejeren af et konkret skib, som af myndighederne er mistænkt for at være solgt til skrot, vil lade skibet afsejle fra den danske havn uden at afvente myndighedernes afgørelse.

Der foreslås derfor indført en bemyndigelse til ministeren til at fastsætte regler om, at et skib ikke må eksporteres, førend der er truffet afgørelse om, hvorvidt skibet må anses som affald efter den til hver tid gældende bekendtgørelse om affald. Ministeren kan således med hjemmel i bemyndigelsen fastsætte regler om, at et skib ikke må forlade dansk havn, når myndighederne har meddelt, at myndighederne vil vurdere, hvorvidt skibet er affald. Det bemærkes, at myndighederne kun forventes at indlede en sådan sagsbehandling, når oplysningerne i en sag medfører, at det vil være relevant at vurdere, hvorvidt skibet må vurderes at være affald og ikke et skib i drift.

2.4. Behandling af skibe som affald

Når den kompetente myndighed træffer afgørelse om, at et skib skal klassificeres som affald, er ejeren forpligtet til at overholde den danske regulering for affaldshåndtering.

For det tilfælde, at ejeren ønsker at ophugge skibet i Danmark, skal myndighederne efter den danske affaldsregulering anvise skibet som affald til en nærmere bestemt behandling og oparbejdning. Der vil som konsekvens af, at staten nu indsættes som myndighed på området, skulle foretages visse konsekvensændringer af affaldsbekendtgørelsen på dette grundlag.

Hvis ejeren i stedet ønsker at eksportere skibet til ophugning i et andet land, skal ejeren i overensstemmelse med transportforordningen sende en anmeldelse herom til Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen vil som kompetent myndighed kunne nedlægge forbud mod en eksport af farligt affald til et ikke-OECD land eller ved eksport til et EU eller OECD land i givet fald gøre indsigelse efter transportforordningens regler.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Med lovforslaget tiltænkes i udgangspunktet en ændret fordeling af ansvaret for klassificering af skibe som affald samt en styrkelse af indsatsen mod ulovlige eksporter af skibe. Det må således forventes, at der vil være en øget fokus, som også betyder, at tilsynsopgaven med bortskaffelsen af skibe, efter at disse er klassificeret som affald mv., skal opprioriteres.

De samlede offentlige administrative byrder som følge af en kompetenceoverførelse fra kommune til stat vil isoleret set være uændret. Der er tale om en omfordeling i udgangspunktet. Udover at der er tale om en ny opgave for staten, idet staten overtager en del af kommunernes opgaver, er baggrunden for forslaget et ønske om en opprioritering af tilsynet. Forslaget vil således have administrative konsekvenser for staten i form af en øget ressourceanvendelse. Forslaget medfører derfor et behov for øgede ressourcer i staten. Det øgede ressourceforbrug i staten anslås til 1 årsværk svarende til 0,5 mio. kr., som kompenseres fra kommunerne.

Kommunerne vil have et mindre ressourceforbrug på den del af opgaven som flyttes til staten. Samtidig vil det forventede øgede tilsyn også for kommunerne betyde, at kommunerne får en ubetydelig stigning i ressourceforbruget som dog forventes at kunne afholdes inden for rammerne af den kompensation, som kommunerne allerede har fået for tilsynsopgaven vedrørende affaldshåndtering og bortskaffelse generelt.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget vil i udgangspunktet alene gøre det muligt for ministeren at fastsætte en ændret kompetencefordeling mellem kommuner og stat. Sekundært skabes en hjemmel for miljøministeren til at fastsætte regler om en oplysningspligt for skibsejere eller redere, der sælger skibe til udlandet for det tilfælde, at rederne eller skibsejerne ikke selv iagttager EU's transportforordning.

Virksomheder, der er omfattet af lovforslaget, vil således være virksomheder, der sælger skibe liggende i dansk havn - særligt virksomheder der sælger ældre skibe til udenlandske købere - hvor der er en risiko for, at skibet sælges til ophugning, og hvor der ligeledes er risiko for, at EU's transportforordning og Baselkonventionen ikke overholdes. Der kan således ikke angives hvor mange virksomheder, der i givet fald vil være omfattet af lovens regulering.

Historisk er det få skibe, der efter Miljøministeriets viden er solgt til udlandet uden overholdelse af de internationale regler på området. Der forventes således ikke et stort sagsantal. Aktørernes medvirken vil ligeledes overvejende være begrænset til alene at afgive oplysninger, som virksomhederne allerede må forventes at være i besiddelse af. Lovforslaget vurderes således ikke at medføre administrative omkostninger for erhvervslivet af nævneværdigt omfang.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Formålet med lovforslaget er, at der sikres en så optimal sagsbehandling som muligt under national regulering i forbindelse med salg af skibe til eksport mv. ved overførelse af kompetencen til staten med henblik på at øge sikkerheden for, at der ikke sker ulovlige eksporter af skibe til ophugning.

7. Forholdet til EU-retten

Forslaget rummer ikke EU-retlige aspekter. Det vurderes dog, at forslaget vil bidrage positivt til, at EU's transportforordnings bestemmelser overholdes.

Lovforslaget indeholder overvejende bemyndigelsesbestemmelser, som ikke i sig selv indeholder EU-retlige aspekter. Der vil blive foretaget notifikation til Kommissionen, når bemyndigelsesbestemmelserne udmøntes konkret. Herunder vil udkastet til en ændring af bekendtgørelse om affald blive notificeret efter affaldsrammedirektivet og informationsproceduredirektivet som foreskrevet i den relevante EU-regulering.

8. Kommunikationsplan

9. Hørte myndigheder og organisationer

10. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

| | Positive konsekvenser/mindreudgifter | Negative konsekvenser/merudgifter |
|--|--|--|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner | Mindre ressourceanvendelse for kommunerne svarende til 1 årsværk (0,5 mill. kr.) | Øget ressourceanvendelse for staten svarende til 1 årsværk (0,5 mill. kr.) |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner | Ingen væsentlige | Ingen væsentlige |
| Økonomiske | Ingen væsentlige | Ingen væsentlige |

| | | |
|--|---------------------------|------------------|
| konsekvenser for erhvervslivet | | |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen væsentlige | Ingen væsentlige |
| Miljømæssige konsekvenser | 0 | 0 |
| Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne | 0 | 0 |
| Forholdet til EU-retten | Ingen EU-retlige aspekter | |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1:

Forslaget til ændring er redaktionelt og en følge af, at der indsættes en ny bestemmelse i § 45 b.

Til nr. 2:

Ad § 45 b

Der foreslås indsat en ny bestemmelse vedrørende ansvarsfordelingen mellem stat og kommuner i forbindelse med klassificering af skibe som affald og den generelle sagsbehandling af denne type sager.

Med forslaget til § 45 b, stk. 1, foreslås indsat en bemyndigelsesbestemmelse til miljøministeren til at fastsætte regler om en kompetencefordeling specifikt for klassificering af skibe som affald.

Som oplyst under punkt 2.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, foreslås grænsen for kompetencefordelingen fastsat administrativt i affaldsbekendtgørelsen, der i udgangspunktet regulerer myndighedernes varetagelse af opgaver vedrørende affaldshåndtering og bortskaffelse. Den nye bestemmelse er derfor udformet som en bemyndigelsesbestemmelse til ministeren.

Den konkrete grænse for kompetencefordelingen er fastsat efter drøftelser med repræsentanter fra skibsbranchen. Det forventes således, at staten skal være ansvarlig for klassificering af skibe 2.000 tons letvægt (skibets egenvægt) eller derover i fremtiden. Kommunerne skal som hidtil være ansvarlig for klassificering af skibe under 2.000 tons letvægt.

Fremtidige ændringer i kompetencefordelingen, der fastsættes i affaldsbekendtgørelsen, vil blive forhandlet med KL og efter høring af branchens interessenter.

For yderligere baggrund for forslaget, henvises til punkt 2.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Med forslaget til § 45 b, stk. 2, foreslås indført en bemyndigelse til ministeren til at fastsætte regler om statens og kommunernes behandling af sager om klassificering af affald. Formålet med bemyndigelsen er at fastsætte reglerne for myndighedernes nødvendige samarbejde i forbindelse med klassificering af skibe som affald. Bemyndigelsen vil bl.a. blive anvendt til at fastsætte regler for myndighedernes samarbejde om underretning om salg, anden overdragelse og/eller eksport af skibe i danske havne og myndighedernes øvrige samarbejde om indhentelse af oplysninger til brug for vurderingen af, hvilken myndighed der skal behandle en konkret sag samt indhentelse af oplysninger i øvrigt. Det forventes bl.a., at der vil blive fastsat regler om kommunernes og statens samarbejde om indledning af en sag om

klassificering, ligesom det forventes, at den stedlige kommune, hvor et skib er beliggende vil være ansvarlig for at indhente de papirer (herunder skibets stabilitetsbog), der rummer oplysningerne om skibets egenvægt.

Det bemærkes, at der med ”anden overdragelse” menes overdragelsessituationer, der kan sidestilles med et ejerskifte.

Med forslaget til § 45 b, stk. 3, foreslås indført en bemyndigelse til ministeren til at fastsætte regler om en særlig underretningsforpligtelse for sælgeren, køberen eller eksportøren af et skib. Det foreslås således, at køberen, sælgeren eller eksportøren af et skib forpligtes til at underrette den kompetente kommune, hvor skibet er beliggende, om at det pågældende skib er solgt eller forventes eksporteret med angivelse af skibets fremtidige destination og formål.

Med forslaget til § 45 b, stk. 4, foreslås indført en hjemmel for ministeren til at fastsætte regler om, at et skib ikke må eksporteres førend der er truffet afgørelse om, hvorvidt skibet må anses som affald efter den til hver tid gældende bekendtgørelse om affald.

Der forventes fastsat regler om, at eksportforbudet indtræder, når myndighederne har meddelt, at de vil vurdere, hvorvidt skibet skal klassificeres som affald.

Bestemmelsen vil således være relevant i de situationer, hvor myndighederne vurderer, at skibets alder, destination og stand mv., tilsiger, at der skal foretages en vurdering af, hvorvidt skibet må klassificeres som affald.

Ad § 45 c

Med forslaget til § 45 c, foreslås, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om en oplysningspligt for sælgere eller købere samt andre implicerede aktører, herunder eksportører eller mæglere, der kan besidde en konkret viden om en genstands videre færd.

Baggrunden for bestemmelsen er, at der i forbindelse med forskellige genstande har vist sig problemer i forhold til afgørelsen af, om en genstand skal klassificeres som affald, herunder især brugt elektronik, brugte biler og ophugningsmodne skibe. Problemerne er typisk opstået pga. manglende eller mangelfulde oplysninger fra sagens parter.

Bestemmelsen er formuleret generelt, men bemyndigelsesbestemmelsen tænkes i udgangspunktet alene anvendt i forbindelse med særlige fraktioner, hvor der ofte er begrundet tvivl om intentionerne for affaldets videre færd. Det er meningen, at myndighederne får mulighed for at stille krav om yderligere oplysninger til brug for afgørelsen af, hvorvidt en given genstand skal klassificeres som affald.

Ved en afgørelse af, om en genstand skal klassificeres som affald, vil der altid være tale om en konkret vurdering. Oplysningspligten skal således anvendes for at sikre, at sagen bliver tilstrækkeligt belyst forud for en afgørelse. Såfremt en køber eller sælger nægter at medvirke, vil dette naturligt indgå som et indicium for, at der er tale om en situation, hvor parten ikke ønsker sagen tilstrækkeligt oplyst, da en tilstrækkelig oplyst afgørelse sandsynligvis vil være til ugunst for parten. Dette er dog ikke i sig selv

tilstrækkeligt til at træffe afgørelse om, at en genstand er affald. En afgørelse, der medfører, at en genstand skal klassificeres som affald, skal baseres på andre oplysninger eller indicier for, at dette er tilfældet.

Reelt vil der foregå en sagsbehandling, hvor den kompetente myndighed meddeler sælgeren, køberen eller eksportøren af en genstand, at myndigheden vil indlede en sagsbehandling om, hvorvidt genstanden skal klassificeres som affald. Herefter vil parten blive anmodet om for sagen relevante oplysninger, og herefter vil myndigheden på baggrund af de fremkomne oplysninger træffe afgørelse om genstandens klassificering.

Myndighederne har i flere situationer oplevet, at afgørelsen om klassificering af en genstand har været besværliggjort af parternes modvilje i forhold til sagens oplysning. Dette har eksempelvis været tilfældet med brugt elektronik, brugte biler og ophugningsmodne skibe.

I situationen med salg af skibe er problemet, at der vil være nogle oplysninger, der er tilgængelige, som kan pege i retning af, at affaldsdefinitionens betingelser om "agter at skille sig af med" må anses som opfyldt, men på den anden side kan disse oplysninger om eksempelvis alder og destination (jf. Søfartsstyrelsens certifikat) sjældent alene lægges til grund for en klassificering af et gammelt skib som affald. 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.

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) ikke opdateret, da denne ændring blev genfremsat i L 96 efter folketingsvalget i februar 2005, (nu lov nr. 325 af 18. maj 2005). Bestemmelsen blev var i mellemtiden blevet ændret som følge af vedtagelsen af lov nr. 1373 af 20. december 2004 om ændring af lov om miljøbeskyttelse.

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.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

| Gældende formulering | Lovforslaget |
|--|---|
| | <p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001, som senest ændret ved lov nr. 572 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:</p> |
| § 45. Kommunalbestyrelsen forestår bortskaffelsen af affald. | 1. I § 45, stk. 1, indsættes efter ”affald”: ”, jf. dog § 45 b”. |
| | <p>2. Efter § 45 a indsættes:</p> <p>”§ 45 b. Ministeren kan fastsætte regler om fordeling af kompetencen mellem stat og kommuner i forbindelse med klassificering af skibe som affald.</p> <p>Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler vedrørende statens og kommunernes behandling af sager om klassificering af skibe som affald, herunder myndighedernes indbyrdes koordination.</p> |
| § 46. Kommunalbestyrelsen kan meddele påbud eller forbud med henblik på at forebygge og sikre, at affald opbevares, behandles og bortskaffes på forsvarlig måde. | 3. I § 46 ændres ”Kommunalbestyrelsen” til: ”Myndighederne”. |

| | |
|--|---|
| <p>...</p> <p>Stk. 3. Der er udpantningsret for udgifter, som myndigheden har krav på at få dækket efter stk. 1 og 2, § 69, stk. 1, nr. 3, og § 111 a. Der er dog ikke udpantningsret for udgifter, der vedrører undersøgelse og oprydning af forurenede jord, jf. § 83 c.</p> <p>..</p> | <p>4. I § 70, stk. 3, ændres "§ 69, stk. 1, nr. 3" til: "§69, stk. 1, nr. 4, § 70 a, § 70 b".</p> |
| <p>Stk. 3. I regler og forskrifter, der udstedes i medfør af §§ 7-10, §§ 12-16, § 17, stk. 3, § 18, § 19, stk. 5-7, § 19 a, § 27, stk. 3, § 35, § 35 a, § 37 b, stk. 2, § 39, stk. 4, § 39 b, stk. 2, § 44, § 45, stk. 2, 3 og 6, § 47, stk. 3, § 48, § 50 a, stk. 3, § 51, § 53, § 53 c, stk. 3, § 55 c, stk. 2, § 56, stk. 3, § 72 a, stk. 3, § 89, stk. 2, og § 89 a, kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i stk. 2.</p> | <p>5. I § 110, stk. 3, indsættes efter "§ 45, stk. 2, 3 og 6,": "§ 45 b, § 45 c,".</p> |