

Miljøministerens bidrag til betænkningen over forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (overførsel af kompetence i forbindelse med klassificering af skibe som affald).

Udtalelse fra miljøministeren

Miljøministeren har tilkendegivet følgende overfor udvalget:

"I foråret 2005 gav to sager om eksport af skibe fra Danmark til ophugning i Indien anledning til debat, fordi det er i strid med Baselkonventionen at eksportere skibe, der er farligt affald, fra Danmark til et ikke-OECD-land. En sådan affaldsdumping er uacceptabel, og jeg har derfor lagt vægt på at sætte spørgsmålet om ophugning af skibe på den internationale dagsorden, både i EU og i de relevante FN-fora - Baselkonventionen og IMO. I sommeren 2005 lykkedes det i IMO at opnå enighed om, at det er nødvendigt med bindende internationale regler på området. Det er af afgørende betydning, at Danmark også deltager aktivt i de videre forhandlinger med at udarbejde bindende regler for området.

Under forårets debat om de konkrete sager, blev det også klart, at det kan være en vanskelig opgave for en kommune at afgøre, om et ældre skib er affald dvs. om det sælges med henblik på ophugning eller med henblik på fortsat sejlads. Sådanne sager optræder forholdsvis sjældent og derfor har den enkelte kommune ikke mulighed at opbygge tilstrækkelig ekspertise og rutine i behandlingen af sagerne. For at opnå en sikker og rutineret behandling af de sager, hvor der er risiko for eksport til ophugning, finder jeg det hensigtsmæssigt, at sådanne sager behandles af staten i stedet for som hidtil af kommunerne.

Med dette lovforslag foreslås det derfor, at kompetencefordelingen mellem stat og kommune ændres således, at det bliver staten, der får kompetencen til at klassificere større skibe som affald. Kompetencefordelingen foreslås fastsat ud fra en grænse for skibets vægt. Når den præcise vægtgrænse skal fastsættes i affaldsbekendtgørelsen, vil jeg lægge vægt på at sikre lovforslagets formål, således at det i praksis vil være staten, der har kompetencen i de sager, hvor der er en risiko for, at et skib eksporteres ulovligt til et ikke-OECD-land. Herved fritages kommunerne for ansvaret i disse sager, der erfaringsmæssigt er vanskelige og problematiske.

Der er flere faktorer, som er bestemmende for, om det er attraktivt at sende et skrotskib til ophugning i f.eks. Indien. De mest betydende faktorer er den internationale markedspris på skibets metaller og skibets vægt. Herudover er også transportomkostninger (herunder prisen for transporten f.eks. gennem Suezkanalen) afgørende for, om det er attraktivt at sende skibet til ophugning i et ikke-OECD-land. For en potentiel køber har det betydning, om prisen, der opnås for skibet, kan dække de samlede transportudgifter og derudover give en fortjeneste. De internationale markedspriser for stål og aluminium varierer afhængigt af markedet over tid. Derfor vil Miljøministeriet løbende vurdere, om der er behov for at justere vægtgrænsen. Jeg vil orientere Udvalget, såfremt der viser sig behov for en justering.

Problematikken vedrørende ulovlig eksport af skibe som affald til ikke-OECD-lande, kan bl.a. opstå, når et ældre skib sættes på tvangsauktion. I den forbindelse er det vigtigt, at en potentiel køber forud for købet af et "skrotskib" er orienteret om den danske lovgivnings krav til eksport af affald og om forbudet mod at eksportere farligt affald til ikke-OECD-lande. Derfor vil jeg i forbindelse med udarbejdelse af de detaljerede regler arbejde for, at det sikres, at denne information

gives til potentielle købere, f.eks. som led i domstolens annoncering af tvangsauktionen. I øvrigt vil der blive udarbejdet en vejledning til brug for myndighedernes behandling af sager om klassificering af skibe som affald. Der henvises endvidere til min besvarelse af spørgsmål 5 samt spørgsmål 4 f.s.v.a grænsen for kompetenceovergangen (1.500 tons).

Det er mit mål, at dette lovforslag sammen med de igangværende bestræbelser på internationalt at skabe klare og bindende regler for ophugningen af skibe, sikrer, at vi fremtiden undgår yderligere sager, som dem vi så i foråret 2005. Miljøministeriet vil løbende følge udviklingen på området og arbejde aktivt for, at vi når målet".