

.....
MILJØMINISTERIET

MILJØSTYRELSEN
Jord & Affald
Ref. HHI
DEP-200-00007
9. juli 2007

**GRUNDNOTAT til Folketingets Miljø og Planlægningsudvalg og Europaudvalg om
Kommissionens Grønbog om bedre ophugning af skibe (KOM(2007) 269 endelig)**

1. Status

Kommissionen udsendte den 22. maj 2007 ovennævnte grønbog. Grønbogen blev den 16. juni 2007 oversendt til Rådet på dansk. Der er frit for afgivelse af kommentarer til Kommissionen den 30. september 2007.

Europa Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om grønbogen. Det portugisiske formandskab har ikke p.t. planlagt møder til behandling af grønbogen.

2. Formål og indhold

Grønbogen skal ses som Kommissionens indspil til udviklingen af en EU-strategi, der kan forbedre mulighederne for miljø-, sundheds- og arbejdsmæssig forsvarlig skibsophugning i EU og i global sammenhæng.

Grønbogen opridser i brede vendinger situationen for skibsophugning såvel i EU som globalt. Situationen er i dag således, at mange skibe bl.a. fra Europa ender med at blive ophugget i Sydasiens under arbejdsmæssigt, sundhedsmæssigt og miljømæssigt uforsvarlige forhold.

Der redegøres for økonomien og de markeds kræfter, der spiller ind på markedet for ophugning af skibe og for de miljømæssige og sociale påvirkninger. Herudover gennemgås den nuværende regulering på området med udspring i Basel Konventionen og affaldstransportforordningen, samt det arbejde der i øjeblikket foregår i IMO-regi om udarbejdelse af en konvention om ophugning af skibe.

Kommissionen kommer med forskellige bud på kommende initiativer for, hvordan EU kan sikre bedre skibsophugning bl.a. indtil der kommer en bindende regler i form af en international konvention på området. Af disse kan følgende fremhæves:

Bedre håndhævelse, samarbejde og informationsudveksling

Kommissionen foreslår et større fokus på og forbedring af håndhævelsen af EU's affaldstransportforordning i relation til skibe, der går til ophugning og derfor er affald, og herunder forbudet mod eksport af farligt affald fra OECD til ikke-OECD-lande (forbudet udspringer af Basel Konventionen). Et mere systematisk samarbejde mellem EU-landene om bl.a. udveksling af information og udvikling af databaser over ”ophugningsklare” skibe m.v. Et øget samarbejde med 3. lande, ophugnings- og transitstater.

EU's rolle i konventionsarbejdet under IMO

Kommissionen ønsker, at EU får en mere markant rolle i forbindelse med forhandlingerne om en konvention om skibsofhugning i IMO-regi og foreslår bl.a., at der indsættes en bestemmelse i konventionen, der gør det muligt for Fællesskabet at blive part til konventionen.

Styrkelse af ophugningsfaciliteterne

Kommissionen fastslår, at der i de involverede internationale organer lader til at være enighed om, at det er vigtigt at sikre at skibe genanvendes på en miljøforsvarlig og sikker måde. Endvidere fastslår Kommissionen, at hvis der skal skabes lige betingelser herfor overalt i verden, er bindende internationale krav centrale. Der peges i den forbindelse bl.a. på sikker indeslutning af olie, sikker fjernelse af asbest, udluftningssystemer m.v.

Styrkelse af EU's skibsofhugningskapacitet

Kommissionen berører mulighederne for at styrke EU's skibsofhugningskapacitet bl.a. under henvisning til, at EU-medlemslandene i maj 2006 udtalte, at de ville gøre deres bedste for at øge skibsofhugningskapaciteten i EU. Kommissionen opfordrer til, at der særligt fokuseres på statsejede skibe bl.a. krigsskibe og færger, og foreslår at der f.eks. indarbejdes vilkår om ophugning i de salgskontrakter medlemslandene indgår i forbindelse med afhændelse af statsejede skibe. Kommissionen berører muligheden for at give statsstøtte til ophugningsfaciliteter, men konkluderer, at dette vil gå imod EU-rettens ”forurenere-betaler-princip”.

Udveksling af know-how, teknologiudvikling og teknisk assistance

Det foreslås bl.a., at der fokuseres på udveksling af know-how, teknologiudvikling og teknisk assistance fra EU-landene til relevante ophugningsstater f.eks. i Sydøstasien. Samtidig understreges det, at en højnelse af det tekniske niveau ikke er tilstrækkeligt til at ændre den strukturelle fattigdom som manglen på basale regler om arbejdssikkerhed, sundhed og miljømæssig beskyttelse i Sydøstasien bl.a. er udtryk for. Dette kan alene imødegås ved en mere substantiel støtte i en bredere ramme.

Frivillige aftaler

Kommissionen foreslår, at der støttes op om - og opfordres til - at skibsejerne indgår frivillige aftaler, hvor branchen binder sig til at sørge for miljømæssig og sundhedsmæssig forsvarlig ophugning af skibe. Kommissionen ser frivillige aftaler som et ”første skridt” og den mest simple og hurtigste måde at få konkrete forandringer gennemført på. Som eksempel nævner Kommissionen en aftale, som P&O Nedlloyd - nu en del af MÆRSK – har indgået med kinesiske ophugningsfaciliteter.

Det understreges samtidigt, at frivillige aftaler kan være effektive, hvis de har de rette indhold og inkluderer klare mekanismer, som sikrer gennemførelse af de tilsagn, som afgives af private interesseparter, og hvis de omfatter overvågnings- og kontrolsystemer.

Oprettelse af skibsophugningsfond

Kommissionen nævner muligheden for etablering af en global eller regional fond baseret på indbetalinger fra skibsejerne. En sådan fond skal sikre penge til at opbygge grøn ophugningskapacitet, og vil være i overensstemmelse med ”forureneren-betaler-princippet”. Ifølge Kommissionen vil det være mest hensigtsmæssigt med et obligatorisk system oprettet i IMO-regi. Det foreslås, at systemet sammenkobles med IMO’s skibsregistreringssystem. Alternativt foreslår Kommissionen, at der oprettes en fond i regional regi.

Udvalgte øvrige forslag

Det foreslås, at der bl.a. udarbejdes en liste over grønne ophugningssteder.

Kommissionen foreslår, at der laves EU-regulering om miljømæssig og sikker ophugning af enkeltskrogede olietankere, da en stor del af disse tankere skal skrottes indenfor en kort årrække.

Kommissionen overvejer mulighederne for at etablere et certificeringssystem for grøn skibsophugning, f.eks. svarende til EMAS. (EMAS er et frivilligt miljøledelsesinstrument, der sikrer løbende forbedringer af en virksomheds miljøindsats).

Afslutningsvis runder Kommissionens af med en række spørgsmål vedrørende Kommissionens forslag med henblik på afklaring af, hvordan den videre proces bør tilrettelægges.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentet har endnu ikke behandlet forslaget.

4. Nærhedsprincippet

Da der er tale om en grønbog, er en vurdering af nærhedsprincippet ikke relevant. Såfremt

grønbogen eventuelt udmøntes i konkrete forslag vil der i den forbindelse ske en vurdering af nærhedsprincippet.

5. Konsekvenser for Danmark

Grønbogen har ingen umiddelbare lovgivningsmæssige, økonomiske eller miljømæssige konsekvenser, da der er tale om et debatoplæg, som alene indbyder til at afgive et høringssvar til Kommissionen. Såfremt Kommissionen efterfølgende vælger at fremlægge forslag på en række af de i grønbogen omtalte områder, vil der i forbindelse hermed blive gennemført en vurdering af forslagernes konsekvenser for Danmark.

6. Høring

Forslaget er udsendt i almindelig høring den 15. juni 2007 med frist til den 16. juli 2007. Sagen har endnu ikke været forelagt for miljøspecialudvalget. Folketinget vil i et revideret grundnotat snarest blive orienteret om resultatet af den almindelige høring samt af specialudvalgshøringen.

7. Forhandlingssituationen

Grønbogen er p.t. i høring blandt medlemslandene. Grønbogen blev præsenteret af Kommissionen på Rådsmødet (Miljø) den 28. juni 2007. Der foreligger endnu ikke konsoliderede udmeldinger fra andre medlemslande om deres holdninger til grønbogen.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens grønbog velkommen. Regeringen er enig i behovet for en stillingtagen til mulige initiativer på området med henblik på udvikling af en EU-strategi, der kan forbedre mulighederne for miljømæssig, sundhedsmæssig og arbejdsmæssig forsvarlig ophugning af skibe. Regeringen vil - efter høring af de berørte parter - fremlægge sine mere konsoliderede vurderinger af grønbogen i et revideret grundnotat til Folketinget.