



Miljøministeriet
Departementet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Ressourcer og Forsyning
J.nr. 2020-22305
Ref. AMWNO
Den 7. december 2020

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 244 (MOF alm. del) stillet 10. november 2020 efter ønske fra Signe Munk (SF).

Spørgsmål nr. 244

”Hvad kan ministeren oplyse om omfang og status for import af farligt affald i form af forurenede jernbaneskærver m.v. fra Italien til Thyborøn, og vil ministeren sikre en særlig grundig sagsbehandling med henblik på overholdelse af alle EU-regler, så der ikke skabes en uheldig præcedens? Ministeren bedes i sin besvarelse komme ind på følgende:

- a. Er ministeren enig i, at der kræves en dansk importtilladelse, og at der ligeledes vil være krav om en dansk eksporttilladelse, hvis affaldet skal udskibes til deponering i Norge?
- b. Er der tidligere givet transittilladelse til deponering af farligt affald med Danmark som transitland, eller vil den forestående transport af farligt affald fra Italien kunne sætte præcedens for fremtidig anvendelse af Danmark som transitland for farligt affald til deponering?
- c. Findes der alternativer til deponering i Italien, Danmark eller andre EU-lande, og hvordan behandles forurenede skærver fra de danske jernbaner med henblik på genanvendelse?
- d. Hvilke kemiske stoffer indeholder det italienske affald?
- e. Er det tilladt at importere farligt affald til Danmark med henblik på deponering?”

Svar

Jeg har forelagt Miljøstyrelsen spørgsmålene, som oplyser:

”Miljøstyrelsen behandler sager om grænseoverskridende transport af anmeldeligt affald. I foråret 2020 blev Miljøstyrelsen kontaktet af en virksomhed fra Lemvig Kommune om jernbaneskærver fra Italien, som skal til behandling i Norge og undervejs transporteres via Tyskland og Danmark. Som led i Miljøstyrelsens generelle vejledningsarbejde har der været en dialog henover foråret og sommeren med virksomheden, hvor Miljøstyrelsen vejledte om transportreglerne. På tidspunktet for spørgsmålet har Miljøstyrelsen ikke modtaget nogen konkret anmeldelse om forurenede jernbaneskærver fra Italien til Thyborøn.

I forhold til spørgsmål a:

Der kræves altid tilladelse fra Danmark, når affald udskibes via Danmark, men tilladelsens grundlag varierer alt efter om affaldet stammer fra Danmark eller fra et andet land.

Transportreglerne sonderer mellem to separate måder at anskue transporter, som eksempelvis starter i ét land, rejser gennem et andet, og slutter med behandling i et tredje land, hvor vi i dette eksempel kunne anse Danmark for at være det 'andet' land.

- i. Hvor affaldet alene transporteres gennem eksemplets andet land, så er affaldet i transit igennem dette andet land. Det gælder også hvis det omlastes fra transportør til transportør, hvilket også kan inkludere skift fra én transportmåde til en anden, for eksempel fra tog til skib. Det kræver en transittilladelse fra land nr. to.
- ii. Hvor affaldet midlertidigt behandles i Danmark, så anses affaldet for importeret, og dets videre overførsel til det tredje land kræver da en almindelig eksporttilladelse, i tillæg til den oprindelige eksporttilladelse fra det oprindelige afsenderland.

Man kan derfor ikke sige, at enhver udskibning fra Danmark kræver en dansk import- og eksporttilladelse, men det kræver dog i alle tilfælde en tilladelse.

Danmark har i forbindelse med en tilladelse visse muligheder for at gøre indsigelse af hensyn til miljøet. Der gælder for eksempel eksportforbud ud af EU for affald, der ikke nyttiggøres. For transittilladelser er indsigelsesmulighederne mere begrænsede end for import- og eksporttilladelser, primært til forhold der vedrører miljøet i Danmark.

Opbevaring kan anses for en behandling og kan derfor i visse tilfælde medføre, at et land, hvor affaldet opbevares, anses for at importere affaldet, og følgelig kræver det en eksporttilladelse at fortsætte overførslen til tredjelandet. Opbevaring kan ifølge EU's Transportforordning have et maksimum på ét år, før affaldet skal videre.

I sager, hvor der eksempelvis skal ske skift af transportmiddel, og hvor dette skift nødvendigvis medfører behov for en kortere opbevaring, vil det i den enkelte sag skulle vurdere, om der er tale om en importsag og så efterfølgende en eksportsag, eller om der er tale om en transitsag.

Klare tilfælde af oplagring (og derfor import) er, for eksempel, hvis ejeren af oplaget opkøber affaldet med henblik på at videresælge det alt efter markedssituationen, hvis affaldet tages ud af emballagen og blandes med andet affald før videre eksport, eller hvor opbevaringen skyldes et kapacitetsmæssigt behov på modtageanlægget, som ikke kan modtage hele transporten på én gang, eller hvor der er ønske om at videreføre affaldet mellem flere modtageanlæg. Hvis en opbevaring er kortvarig og alene skyldes ventetid mellem tilgængelige transportmidler, taler mest for at anse transportskiftet for at ske inden for rammerne af transit. Affald, som alene kører i transit, skal således følge en retlinet kurs mod behandlingsanlægget og uden unødige ophold undervejs.

Ud fra de oplysninger Miljøstyrelsen har modtaget i vejledningen af virksomheden fra Lemvig Kommune, har Miljøstyrelsen vurderet, at der vil være tale om en transitsag. Miljøstyrelsen har blandt andet lagt til grund i sin vejledning, at affaldet bliver i sin oprindelige emballering og ikke bliver sammenblandet med andet affald, at affaldet på hver enkelt forsendelse hele tiden kan identificeres, samt at opbevaringen i Thyborøn - inden affaldet sendes med samme selskabs skib til Norge - er af en kortere varighed og inden for normalen for havneoperationer. I den konkrete forespørgsel var der endvidere en aftale mellem afsenderen og virksomheden i Lemvig Kommune, om at afsenderen sørger for at give meddelelse, således at virksomheden i Lemvig Kommune kan have et skib klar, når affaldet ankommer. Eventuel ventetid vil være så kort som mulig og ikke over 14 dage.

Udgangspunktet i det europæiske samarbejde om affald er, at EU og EØS selv skal kunne behandle sit affald. I det samarbejde er der også en forståelse af, at der vil foregå transport af affald på tværs af landegrænserne i EU. Derfor har EU bl.a. valgt at indføre som en generel regel, at transitlande giver transittilladelsen stiltiende, således at eksportlande i EU kan antage, at der er givet samtykke til transit, hvis intet andet høres. Lignende regler findes til dels i OECD.

I forhold til spørgsmål b:

Der findes ikke specialiserede bortskaffelses anlæg til hver eneste affaldsfraktion i hvert europæisk land. Derfor er der en vis grænseoverskridende transport af affald til bortskaffelse, som man også ser i Danmark. Det vil således ikke være første gang, at der sker en overførsel af farligt affald til bortskaffelse via transit gennem Danmark.

Det bemærkes, at Danmark skal have et sagligt grundlag for at gøre indsigelse. Danmark kan ikke beslutte at gøre indsigelse uden hjemmel i forordningen, hvilket først og fremmest vil forudsætte for eksempel, at transitten udgør en risiko for miljøet i Danmark.

I forhold til spørgsmål c:

Så vidt vides genanvendes en andel af skærverne fra danske jernbaner, mens andre af skærverne skal bortskaffes i Danmark. Danmark har forbudt eksport af dansk affald til deponering, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Det er en konkret afgørelse, om skærverne vil kunne genanvendes. I sager som disse om grænseoverskridende overførsel af affald er det afsender- og modtagerlandet, der skal afgøre dette, bl.a. ud fra hensynet til affaldshierarkiet og miljømæssig forsvarlig håndtering.

I forhold til spørgsmål d:

Der foreligger ikke en konkret anmeldelse, og Miljøstyrelsen er ikke i besiddelse af specifikke oplysninger om affaldet som omtales her.

I forhold til spørgsmål e:

Udgangspunktet i Danmark er, at der ikke kan importeres eller eksporteres affald til bortskaffelse, som eksempelvis deponering. Import af affald til bortskaffelse i Danmark kan dog tillades, hvis der blandt andet ikke er behandlingsanlæg i afsenderlandet. I Danmark er der dog kun relativt få deponeringsanlæg, og på disse kan kun nogle fraktioner af farligt affald deponeres. Eftersom de fleste europæiske lande har deponeringsanlæg, er det sjældent, at Danmark vil skulle acceptere en import af affald til deponering. Det skal også ses i lyset af, at det er mere nærliggende at deponere i lande med blandt andet en undergrund, som er mere velegnet til det.”