

NOTAT



Miljøministeriet
Departementet

J.nr. MST-719-00054
Ref. ANNSC/SORNM
Den 21. maj 2012

REVIDERET GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPA-UDVALG

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ophugning af skibe

KOM(2012)118 og forslag til Rådets afgørelse om et krav til medlemsstaterne om i den Europæiske Unions interesse at ratificere eller tiltræde Hong Kong konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (KOM (2012)120)

Resume

Forslaget udgør EU's implementering af Hong Kong konventionen om sikker og forsvarlig ophugning af skibe, vedtaget 15. maj 2009 af den Internationale Maritime Organisation (IMO). Forslaget har til formål at begrænse brug af farlige stoffer ved konstruktionen af skibe og at sikre en sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe. Forslaget omfatter ikke-statsejede kommercielle skibe over 500 bruttotons, der sejler under en EU medlemsstats flag. Forslaget bygger på en livscyklus-tilgang, og regulerer alle faser af et skibs liv: design, konstruktion, drift og vedligeholdelse, forberedelse af skibe m.h.p. ophugning samt krav til ophugningsfaciliteter og efterfølgende behandling af affald opstået i forbindelse med ophugningen. De økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser af forslaget forventes at beløbe sig til omkring ca. 75 mio. kr. i alt for en 20-årig periode efter ikrafttrædelse. De statslige økonomiske og administrative konsekvenser forventes at medføre en omkostning på lidt over et årsværk pr. år. Da det forventes, at de danske ophugnings faciliteter lever op til forordningens krav, vil forslaget have en neutral påvirkning af det miljømæssige beskyttelsesniveau i Danmark. Globalt set vil forslaget bidrage til en forbedring af ikke kun miljøet men også arbejdsmiljøet i ophugningsnationer udenfor EU - p.t. primært Kina, Indien, Bangladesh, Pakistan og Tyrkiet. Forslaget ledsages af et forslag til Rådets afgørelse om et krav til medlemsstaterne om at ratificere eller tiltræde Hong Kong konventionen, når EU's implementering af konventionen er tilendebragt. (KOM (2012)120).

1. Status

Kommissionen sendte den 23. marts 2012 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget har hjemmel i TEUF artikel 192, og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om den almindelige beslutningsprocedure i TEUF artikel 294.

Under det danske formandskab er sagen blevet behandlet på møder i Rådets miljøarbejdsgruppe. Der er ikke endnu oplysninger om Europa Parlamentets behandling af forslaget.

2. Formål og indhold

Forslaget til forordning udgør EU's implementering af Hong Kong konventionen om sikker og forsvarlig ophugning af skibe, vedtaget 15. maj 2009 af den Internationale Maritime Organisation (IMO).

Eksport af skibe som affald til ophugning er i dag omfattet af såvel Basel konventionen om kontrol med grænseoverskridende transporter af affald og EU's tilsvarende regulering, forordning 1013/2006 om overførsler af affald. Da det har vist sig, at disse reguleringer kun meget vanskeligt kan håndhæves i forhold til skibe som affald, konkluderede parterne til Basel konvention og EU's miljøministre i h.h.v. 2004 og 2005, at en ny international sær-regulering, som tager højde for de særlige forhold, der gør sig gældende indenfor skibsfarten, skulle udarbejdes i regi af IMO.

Da EU ikke kan blive part i Hong Kong konventionen, da den er forbeholdt stater, der er medlem af IMO, er forslaget ledsaget af et forslag til Rådets afgørelse om et krav til medlemsstaterne om i den Europæiske Unions interesse at ratificere eller tiltræde Hong Kong konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009, når EU's implementering af konventionen er tilendebragt (KOM (2012)120).

Forslaget har til formål at begrænse brug af specifikke farlige stoffer ved konstruktionen af skibe og at sikre en sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe.

Forslaget omfatter ikke-statsejede kommercielle skibe over 500 bruttotons, der sejler under en EU medlemsstats flag.

Forslaget bygger på en livscyklus-tilgang, og regulerer således alle faser af et skibs liv: design, konstruktion, drift og vedligeholdelse, forberedelse af skibe m.h.p. ophugning samt krav til ophugningsfaciliteter og efterfølgende behandling af affald opstået i forbindelse med ophugningen.

De mest centrale elementer i forslaget er følgende:

1. At nymontering af materialer, der indeholder specifikke farlige materialer som PCB, ozonlagnedbrydende stoffer, HCB og asbest forbydes, og at medlemsstaterne forbyder eller begrænser monteringen eller brugen af disse materialer på skibe, der sejler deres flag eller ligger i havn, på værft eller i offshore-terminal indenfor deres område.
2. At alle skibe skal oprette en fortegnelse over de farlige materialer, der findes om bord, i hvilke mængder og hvor. Den skal løbende opdateres og den skal omfatte alle materialer om bord – dvs. dem der findes i konstruktion og udstyr. De materialer, der opstår ved drift, og dem der findes i lasten skal omfattes af fortegnelsen, når skibet sendes til ophugning. Fortegnelsen skal etableres for alle skibe senest 5 år efter forordningens ikrafttræden. Hertil kommer, at kravet om fortegnelse også indtræder ved ophugning samt ved anmodning om overgang til EU-flag, og altså evt. før 5 års-fristen. Fortegnelsen indgår i den plan, der skal udarbejdes forud for ophugningen af skibet.
3. At skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, kun kan ophugges på anlæg, der opfylder en række specifikke miljø-, sikkerheds- og sundhedsmæssige kriterier, og som er optaget på den såkaldte ”europæiske liste”. Listen offentliggøres 36 måneder efter forordningens ikrafttræden, der er 1 år efter offentliggørelse. Indtil listen er udarbejdet, skal

medlemsstaterne konkret vurdere og påse, at ophugning kun foregår på anlæg, der overholder de opregnede kriterier.

4. Den ”europæiske liste” er udarbejdet på baggrund af miljø-, sikkerheds- og sundhedsmæssige kriterier opstillet i Hong Kong konventionen samt supplerende EU kriterier (krav om adgang for nødhjælpsudstyr, forhindring af udslip af farlige materialer til miljøet og kontrol med lækage - navnlig i tidevandsområder, krav om uigennemtrængelige gulve og effektive afløbssystemer samt krav om miljømæssig forsvarlig og sikker behandling af affald frembragt ved ophugningen).
5. At der forud for ophugning udarbejdes en ophugningsplan, der bl.a. skal redegøre for, hvorledes de farlige stoffer ombord, jf. optegnelsen, skal håndteres ved ophugning. Ophugningsplanen udarbejdes i et samarbejde mellem ophugningsfaciliteten og skibsejeren.
6. At ophugningsplanen skal godkendes af ophugningsstaten forud for ophugning.
7. Forud for ophugning, skal der udstedes et ophugningscertifikat, der skal bidrage til at sikre, at ophugningen kun sker på anlæg, som er optaget på den ”europæiske liste”.
8. At ophugningscertifikatet udstedes af flagstaten forud for ophugning.
9. At der gennemføres en række certificerede syn til verificering af dels, at fortegnelse over farlige stoffer lever op til kravene i forordningen (overensstemmelsescertifikat) og dels af, at fortegnelsen og ophugningsplanen lever op til kravene i forordningen og herunder, at det anlæg, hvor skibet skal ophugges er på den europæiske liste over anlæg, der er godkendt til ophugning (ophugningscertifikat).
10. At overholdelse af de centrale krav i forordningen skal fremgå af en kontrakt mellem skibsejeren og skibsophugningsanlægget.
11. At sanktioner overfor skibsrederen, såfremt et skib er sendt til ophugning på et anlæg, der ikke er optaget på den ”europæiske liste”, skal svare til den pris, som skibsrederen har modtaget for det pågældende skib.
12. At såfremt et skib sælges og inden for seks måneder efter salg sendes til ophugning på et skibsophugningsanlæg, der ikke er optaget på ”den europæiske liste”, skal de anvendte sanktioner pålægges den sidste og næstsidste ejer af skibet, hvis skibet stadig sejler under en EU-medlemsstats flag eller kun pålægges den næstsidste ejer af skibet, hvis skibet ikke længere sejler under en EU-medlemsstats flag - den såkaldte ”cash-buyer¹-regel”.
13. At fysiske eller juridiske personer, der er berørt af eller har interesse i overtrædelser af forordningen eller rettighedskrænkelse, herunder miljø NGO’er har ret til at kræve, at de kompetente myndigheder træffer foranstaltninger efter forordningen.

Vedtægelse af forslaget betyder, at skibe der *er* omfattet af forordningen undtages fra anvendelsesområdet for forordning 1013/2006 om overførsel af affald, og at skibe, der *ikke* er omfattet af forslaget, fortsat er omfattet af anvendelsesområdet for forordning 1013/2006 om overførsel af affald.

Kommissionen tillægges en række delegationsbeføjelser. Bl.a. vedrørende yderligere opdatering af listen over farlige materialer i fortegnelsen, der er udlagt til delegerede retsakter og vedrørende etablering og opdatering af den ”europæiske liste”, der er udlagt til udvalgsprocedure.

¹ En ”cash.-buyer” er en mægler, der ofte overtager/køber skibet forud for ophugning med henblik på netop at udføre arbejdet med at organisere ophugning.

Der er samlet set tale om et forslag, der lægger op til en konventions-nær implementering. Kun vedrørende følgende fire forhold foreslås en egentlig skrappere regulering:

- 1) kravet om, at EU- flagede skibe kun må ophugges på anlæg, der optræder på den såkaldte ”europæiske liste” og som opfylder en række specifikke miljø-, sikkerheds- og sundhedsmæssige kriterier, der går videre end de kriterier, der er etableret i konventionen,
- 2) kravet om, at overholdelse af de centrale krav i forordningen skal fremgå af en kontrakt mellem skibsejeren og skibsophugningsanlægget,
- 4) kravet om at skibsejeren – såfremt muligt - skal tage sit skib tilbage, såfremt fortegnelsen over farlige materialer ikke svarer til den faktiske forekomst af farlige materialer samt
- 5) sanktionsbestemmelserne, herunder ”cash-buyer-reglen”.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentet har ikke påbegyndt sin behandling af forslaget.

4. Nærhedsprincippet

Kommissionens nærhedsvurdering

Kommissionen anfører, at nærhedsprincippet finder anvendelse og henviser til:

- at skibsophugning allerede er omfattet af europæisk lovgivning, nemlig forordning 1013/2006 om overførsel af affald
- at individuel indsats fra medlemsstaternes side ikke er tilstrækkelig, da ikke alle medlemsstater betragter ratificeringen af Hong Kong konventionen som en prioritet
- at der er en klar risiko for uensartet gennemførelse i medlemsstaterne, der vil medføre udflugning og ulige konkurrence
- at fælles liste vil hindre dobbeltarbejde mellem medlemsstaterne og lette deres håndhævelse
- at fælles gennemførelse af Hong Kong konventionen vil fremme ratifikationen af konventionen
- at en tidlig implementering fra EU's side vil påvirke tredjelandes implementering og ratifikation langt mere end en indsats fra enkelte medlemsstats side.

Regeringens nærhedsvurdering

Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurderinger og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

5. konsekvenser for Danmark

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser:

Forordninger er umiddelbart bindende og skal derfor ikke omsættes til dansk ret. For så vidt angår de mere proceduremæssige og administrative aspekter af den foreslåede forordning, vil disse formentlig kræve mindre justeringer af de supplerende administrative bestemmelser i den eksisterende bekendtgørelse om import og eksport af affald samt i affaldsbekendtgørelsen. For så vidt angår kravene til ophugningsfaciliteterne vil der formentlig også kræves mindre ændringer af miljøbeskyttelsesloven og bekendtgørelsen om listevirksomheder. For så vidt angår reguleringen vedrørende syn af skibe og udstedelse af certifikater herfor – både ved nybygning og drift – vil der skulle udarbejdes en bekendtgørelse, der giver Erhvervs- og Vækstministeriet kompetence til at delegerer denne opgave til de af EU anerkendte organisationer (klassifikationselskaberne).

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:

Til grundlag for vurderingen af den økonomiske og erhvervsadministrative konsekvens og den økonomiske og administrative konsekvens for staten, er der anvendt en rapport, som Miljøstyrelsen fik udarbejdet ved forhandlingerne af Hong Kong konventionen fra 2009.

Rapporten gør op, at der vil være lidt over 400 skibe på over 500 brutto tonnage (BT) som sejler under dansk flag og som dermed vil være omfattet af forordningen. Det bliver samtidig gjort op, at der i Danmark er 3 potentielle ophugningsfaciliteter. Det er dog begrænset, hvor mange skibe på over 500 BT, som vil blive hugget op på de danske ophugningsfaciliteter.

1) Omkostninger for danske skibsredere:

Drift af skibe:

a) Fortegnelse over farlige materialer i konstruktion og udstyr (del I)

Det er vurderet, at fortegnelsen over farlige materialer vil koste en meromkostning på omkring 13.500 kr. for et nybygget skib under dansk flag i forhold til, hvis der skulle udarbejdes et såkaldt "Green Passport", som nogle købere frivilligt får udarbejdet i dag, da oplysningerne i større eller mindre grad allerede indgår heri. De oplysninger, der skal indgå i fortegnelsen over farlige materialer, er let-tilgængelige oplysninger fra f.eks. sikkerhedsdatablade på de anvendte materialer.

For eksisterende skibe vurderes indhentningen af oplysningerne til fortegnelse at ville tage mellem 10 og 25 arbejdsdage, og at det dertil vil koste fra 50.000 kr. og op mod 150.000 kr. i analyseomkostninger afhængig af valg af konsulent. Springet i antallet af dage til kortlægning af skibet afgøres af, om det er tale om et såkaldt "hoved-skib" (dvs. et skib, der bygges første gang som prototype) eller et "søster-skib" (identisk med prototype).

b) Syn og certificering af skibe – overensstemmelsescertifikat

Det vurderes, at det for nye skibe koster ca. 40.000 kr. at få synet og certificeret et "hoved-skib" og ca. 4.000 kr. for et "søster-skib". For eksisterende skibe vurderes det at koste ca. 25.000 kr. for "hoved-skibet" og 18.750 kr. for et "søster-skib". Skibe vil skulle re-certificeres efter 5 år, og det vurderes at vil koste ca. 12.500 kr. per skib.

Den samlede konklusion for så vidt angår driften af skibene er, at forslaget vurderes at koste de danske skibsredere ca. 41,9 mio. kr. i alt for en 20-årig periode efter ikrafttrædelse.

Forberedelse af skibe til ophugning:

a) Fortegnelse over farlige materialer om bord på skibet, herunder affald samt lasten (del II og del III)

Det vurderes, at opdateringen af fortegnelsen over farlige materialer i konstruktion og udstyr (del I), der skal tilvejebringes forud for skibets ophugning koster 1 arbejdsdag per skib. Udarbejdelse af fortegnelse over farlige stoffer om bord på skibet og i lasten (del II og del III) vurderes at ville koste omkring 45 arbejdsdage per skib og hertil ca. 100.000 kr. til analyser. Det forventes, at der vil være meget få skibe under dansk flag, som går ud af drift og til ophugning indenfor den 20-årige periode analysen vedrører.

b) Syn og certificering af skibe i forbindelse med ophugning - ophugningscertifikat

Det vurderes, at det koster 25.000 kr. at få synet og certificeret et skib.

Orientering om ophugning:

Det vurderes, at skibsrederens orientering til myndighederne om, at et skib skal ophugges og er blevet ophugget kan opgøres til ca. 0,5 timer per skib

Den samlede konklusion for så vidt angår forberedelse af skibe til ophugning er, at forslaget vurderes at koste de danske skibsredere ca. 32,8 mio kr. i alt for en 20-årig periode efter ikrafttrædelse.

2) Omkostninger for ophugningsfaciliteter:

Krav til faciliteterne:

Det vurderes, at udarbejdelse af den dokumentation som forslaget lægger op til for så vidt angår krav til ophugningsfaciliteter beløber sig til 3 arbejdsdage per facilitet.

Ophugningsplan:

Det vurderes, at udarbejdelse af ophugningsplanen tager 15 arbejdsdage for første plan per skib og 0,5 manddage per modifikation, der er foretaget på skibet efter konstruktionen.

Orientering om ophugning:

Det vurderes, at ophugningsfacilitetens orientering til skibsrederen om den overståede ophugning løber op i ca. 2 timer for det første skib og dernæst 0,5 timer per skib.

Den samlede konklusion for så vidt angår ophugningsfaciliteterne er, at forslaget vurderes at koste de danske ophugningsfaciliteter ca. 750.000 kr. i alt for en 20-årig periode efter ikrafttrædelse.

De samlede økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser af forslaget forventes at beløbe sig til omkring ca. 75 mio. kr. i alt for en 20-årig periode efter ikrafttrædelse.

Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser for staten:

Det vurderes, at den danske stat vil skulle bruge 0,5 mandår per år på havnestatskontrol af skibe under fremmede flag. Kontrollen vil være et led i den kontrol, som Søfartsstyrelsen allerede i dag udfører. Ved kontrollen af danske passagerskibe og auditering af klassifikationselskaber vurderes det, at den danske stat skal bruge 0,5 mandår per år. Kontrollen af ophugningsplanerne vurderes til at være 0,5 timer per plan.

Samlet set vurderes det, at forslaget vil koste den danske stat lidt over et årsværk pr år, der skal afholdes indenfor ressortministeriets egen ramme.

Indtil den europæiske liste over godkendte ophugningsfaciliteter er udarbejdet, kan medlemsstaterne konkret autorisere, at ophugning kun foregår på anlæg, der overholder de opregnede kriterier. Denne autorisation vil være baseret på oplysninger og en redegørelse afholdt og leveret af skibsrederen og/eller ophugningsfaciliteten. Det skønnes, at en konsulent vil skulle bruge 1-2 uger på at lave redegørelsen af ophugningsfaciliteten. Det vil være skibsreder eller ophugningsfaciliteten, der afholder denne omkostning. Ressortministeriet skulle vurdere redegørelsen og herefter evt. udstede en autorisation på baggrund heraf. En sådan vurdering skønnes til at tage en uge. Det er erfaringen, at der vil kunne blive tale om ophugning af 0-2 skibe om året. Der vil dog være økonomisk og administrativt incitament for skibsrederne til at vente med at ophugge skibene til efter den

europæiske liste er udarbejdet.

Statens omkostning til at vurdere skibsrederens redegørelse af ophugningsfaciliteten skønnes at kunne løbe op i 0-2 uger om året og vil skulle afholdes indenfor ressortministeriets egen ramme.

Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne og regionerne:
Forslaget vil ikke umiddelbart medføre omkostninger for kommunerne eller regionerne.

Miljømæssige beskyttelsesniveau

Det er den umiddelbare vurdering, at forslaget vil have en neutral påvirkning af det miljømæssige beskyttelsesniveau i Danmark. Dette skyldes dels, at det forventes, at de danske ophugningsfaciliteter allerede i dag i høj grad lever op til kravene i forslaget. Dette er dog ikke blevet endeligt verificeret.

Globalt set vil forslaget bidrage til en forbedring af miljøet i form af sparet udledning af farlige materialer, som ophugningen udenfor EU - p.t. primært i Kina, Indien, Bangladesh, Pakistan og Tyrkiet – i dag sjældent tager hånd om. Også arbejdsmiljøet i ophugningsnationerne vil blive positivt påvirket.

6. Høring

Almindelig høring

Forslaget har den 27. marts været sendt i høring til Transportministeriet, Søfartsstyrelsen, Forsvarsministeriet, alle kommuner, KL, Danske Maritime (værfterne), Danmarks Rederiforening (skibejerne), Greenpeace, Verdensnaturfonden, Danmarks Naturfredningsforening og 3F.

Der er indkommet høringssvar fra Danmarks Rederiforening. Bemærkningerne er gengivet nedenfor.

Randers Kommune og 3F har meddelt, at de ikke har haft bemærkninger til forslaget.

Danmarks Rederiforening har kommenteret, at det er uklart, når forslaget både kræver, at der skal etableres fortegnelse over farlige materialer for alle skibe senest 5 år efter forordningens ikrafttræden og samtidigt, at der skal etableres en fortegnelse når forordningen træder i kraft for alle nye skibe og for skibe, der går til ophugning. De stiller endvidere spørgsmålstegn ved mulighederne for at gennemføre inspektion på anlæg beliggende i tredje lande, selvom det er gjort til en forudsætning for optagelse på "den europæiske liste" og mener, at disse tredje-landes egen verifikation må respekteres. Foreningen vurderer, at "cash-buyer-reglen" vil have begrænset reel effekt, da ophugningen blot vil foregå efter udløbet af 6-måneders fristen og skibe i øvrigt hyppigt skifter ejer. I stedet foreslår de, at der etableres en forpligtelse til, at skibe ved salg skal indeholde en fortegnelse over farlige materialer. Endelig spørger Rederiforeningen til, om adgangen til at kræve, at de kompetente myndigheder træffer foranstaltninger efter forordningen betyder, at skibsejere kan blive erstatningsansvarlige i forhold til krav fra NGO'er.

Grønland og Færøerne

Forslaget er sendt i høring hos Grønlandske Selvstyre og Færøernes Hjemmestyre, der ikke har haft bemærkninger.

Miljøspecialudvalgshøring

Forslaget har den 9. maj 2012 været sendt i skriftlig høring i miljøspecialudvalget med frist til den 11. maj 2012 kl. 12. Der er indkommet høringssvar fra Danmarks Rederiforening, Danske Maritime og LO. Bemærkningerne er gengivet nedenfor.

Danmarks Rederiforening oplyser indledningsvist, at der i dag er 469 skibe under dansk flag, og at gennemsnitsalderen er 8,2 år. Desuden anfører de, at omkostningerne for udarbejdelse af fortegnelse over farlige materialer ved nybygning er højere end de estimerede 13.500 kr. Der henvises til, at det virker som om, at der er mangel på procedurer og systemer til at opfange disse data, ligesom de forventer, at det koster ekstra at teste nogle af komponenternes renhed, særligt i forhold til asbest, som er et kendt problem. De vurderer også, at omkostningsniveauet i forhold til eksisterende skibe er højere end det estimerede 50.000 kr. og vurderer niveauet til at være i området af 20.000 euro – dvs. 150.000 kr.

For så vidt angår den danske holdning om at salg – ligesom overgang til EU-flag - skal udløse krav om udarbejdelse af fortegnelse over farlige stoffer, anfører Rederiforeningen, at det vil være ulogisk, såfremt et 5 år gammelt skib sælges og skifter flag til ikke EU flag, at der i dette tilfælde skulle udarbejdes en liste såfremt Liberia ikke er part til Hong Kong konventionen.

Danske Maritime anfører generelt, at IMO konventioner bør gennemføres ens på globalt plan, men støtter, at Hong Kong konventionen implementeres i EU. De støtter, at implementeringen foretages miljømæssigt ambitiøst, men finder at en ambition om en implementering, der er ”så miljømæssigt ambitiøst som muligt”, kan risikere at føre til et lavere beskyttelsesniveau. Danske Maritime henviser til, at forslaget vil kunne medføre, at skibsrederne venter med at ophugge skibene indtil den europæiske liste er udarbejdet, hvilket kan føre til, at færre skibe ophugges. Disse skibe vil typisk udgøre en sikkerhedsmæssig og miljømæssig risiko, der er større end den for nyere skibe.

Danske Maritime er enig i, at ”cash-buyer-reglen” som foreslået vil have begrænset reel effekt.

Danske Maritime er glade for, at der lægges op til en forøget havnestatskontrol, men mener, at der må afsættes ressourcer hertil, hvis ikke andre elementer i havnestatskontrollen skal lide under dette nye krav. Der henvises til, at Danmark selv har en flåde af høj kvalitet, men at de danske farvande gennemsejles af skibe på langt lavere niveau, og der bør derfor ikke slækkes på den havnestatskontrol, der udføres i Danmark.

Endelig bemærker Danske Maritime, at vendingen i notatet ”Det er dog begrænset, hvor mange skibe på over 500 BT, som vil blive hugget op på de danske værfter” giver det – fejlagtige – indtryk, at skibe ophugges på værfter, hvorfor de opfordrer til, at udtrykket ”ophugningsfaciliteter” anvendes i stedet for.

LO bemærker, at det bør præciseres eksplicit (f.eks. i præambeltekst), at forordningen ikke berører anvendelsen af EU arbejds miljølovgivning negativt. LO undrer sig over, at forslaget ikke omfatter statsejede kommercielle skibe over 500 brutto tons og foreslår en lavere grænse f.eks. 400 tons. Desuden anføres det, at skibene er lige miljøfarlige uanset, om de er statsejede og kommercielle eller ej.

7. Forhandlingssituationen

Der har været afholdt et møde om sagen i Rådes miljøarbejdsgruppe og der er planlagt 3 mere under dansk formandskab.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Regeringen er enig i, at der er et behov for særlig regulering af ophugning af skibe og i, at implementering af Hong Kong konventionen om ophugning af skibe foretages på regionalt EU niveau. Regeringen støtter også, at implementeringen foretages så miljømæssigt ambitiøst som muligt og så hurtigt som muligt for at fremme processen med ratifikation og ikrafttræden af konventionen globalt.

Regeringen foretrækker at EU-flagede skibe - i overensstemmelse med reglerne i transportforordningen/Basel konventionen – ophugges på faciliteter inden for OECD landene, men erkender også, at der p.g.a. det økonomisk fordelagtige i at ophugge skibe i Asien, idet markedet er flyttet fra Europa til Asien for 10-25 år siden, foregår en systematisk omgåelse af reglerne. Regeringen støtter derfor Kommissionens forslag om, at der for EU-flagede skibe etableres et system, der muliggør ophugning på faciliteter uden for OECD-landene, som lever op til EUs skrappe krav til beskyttelse af miljø- og sundhed.

I forlængelse heraf støtter Regeringen også Rådets afgørelse om ratifikation af Hong Kong konventionen, når EU's implementering af konventionen er tilendebragt.

I forhold til en livs-cyklus tilgang er det vigtigt så tidligt og så fyldestgørende som muligt, at få identificeret og udfaset de farlige materialer, der findes om bord på et skib. For at skabe et effektivt ”skub” mod denne udfasning så Regeringen gerne, at det direkte i forordningen (og ikke som en pligt for medlemsstaterne til at sikre det samme) foreskrives, at anvendelsen af PFOS, asbest, PCB og ozonlagnedbrydende forbydes på skibe, der sejler under et EU lands flag, ligger i havn m.v. i en medlemsstat.

Regeringen støtter, at der skal etableres fortegnelse over farlige materialer for alle skibe senest 5 år efter forordningens ikrafttræden. Regeringen støtter også krav om, at der skal etableres en fortegnelse når et skib går til ophugning, eller der anmodes om EU-flag. Regeringen så endvidere gerne, at også salg af et skib udløser krav om udarbejdelse af en fortegnelse tidligere.

Regeringen støtter etableringen af en ”europæisk liste” over anlæg, der kan benyttes til ophugning af EU-flagede skibe og støtter i den forbindelse, at kriterierne strammes op i forhold til de kriterier, der er etableret i Hong Kong konventionen, således at miljømæssig forsvarlig behandling, svarende til EU-standarder sikres. Regeringen foretrækker, at listen bliver etableret hurtigere end der lægges op til med forslaget, og at overgangsreglerne bliver mere præcise. I forhold til den kontekst, hvori konventionen og dermed implementeringen skal ses – nemlig Basel konventionen om grænseoverskridende kontrol med farlig affald – er det helt centralt, at EU ikke bidrager til ”hvidvaskning” af sundheds- og miljømæssigt dårlige skibsophugninger i ikke-OECD lande. Tilsvarende er det vigtigt for Regeringen, at kravene til affaldshåndteringen down-stream – dvs. efter ophugningen – sikrer miljømæssig forsvarlig behandling svarende til EU's standarder.

Regeringen støtter også en proceduremæssig ramme, der lægger sig så tæt op ad Basel Konventions

krav og Hong Kong konventions krav som mulig. Dvs. krav om udarbejdelse af en ophugningsplan, der skal godkendes af ophugningsstaten forud for ophugningen og regulering af skibsejerens tilbagetagning af et skib, såfremt fortegnelsen over farlige stoffer ikke er korrekt, og dermed ikke bidrager til en miljø- og sundhedsmæssigt optimale ophugning er minimumskrav. Regeringen så derfor gerne, at disse krav blev suppleret med bl.a. krav om underretning af flagstaten.

Regeringen finder endvidere, at en privat kontraktuel forpligtelse mellem skibsejeren og ophugningsanlægget vedrørende de centrale krav i forordningen og konventionen, vil fremme implementeringen af forordningens krav og finder derfor denne tilgang central. (Kravene vedrører fortegnelse over farlige stoffer, pligt til kun at anvende anlæg, der optræder på ”den europæiske liste”, tilbage-tagning af skib, udarbejdelse af ophugningsplan, meddelelse om start- og sluttidspunkt for ophugningen, sikring af ”down-stream” affaldsbehandling).

Regeringen støtter forslaget krav om, at anvendte sanktioner skal svare til den pris, som skibsrederen har modtaget for det pågældende skib, der vil bidrage til et koordineret sanktionsniveau og have præventiv effekt.

Regeringen støtter også den såkaldte ”cash-buyer-regel”, idet forslaget adresserer to relevante bekymringer. Dels at ophugning på anlæg, der ikke optræder på ”den europæiske liste” med stor sikkerhed vil resultere i miljø- og arbejdsskader, og dels at salg til ”cash-buyers” rummer stor risiko for omgåelse af forordningens regler. Regeringen vil søge afklaret, den nærmere rækkevidde af bestemmelsen, herunder om sanktionen må anses for at være administrativ eller er af strafferetlig karakter og i hvilket omfang, der er tale om objektivt ansvar.

Regeringen finder Kommissionens overvejelser i forhold til delegationsbeføjelser velbegrundede og støtter det snit, der er lagt af Kommissionen mellem delegeret retsakter og gennemførelsesbestemmelser. Regeringen kan støtte evt. forslag om, at bilag 1 om farlige materialer opdateres via den almindelige lovgivningsprocedure, da der kan være tale om væsentlige ændringer.

Regeringen støtter, at definitionerne så vidt muligt bringes i overensstemmelse med definitionerne i Hong Kong konventionen, og at Harmonized System of Survey and Certification i IMO A.1053(27) følges i forhold til reguleringen af syn i det omfang, det kan lade sig gøre.

Det er Regeringens opfattelse og holdning, at forslaget ikke må berøre det sikkerheds- og sundhedsmæssige beskyttelsesniveau i national lovgivning og i EU negativt. Det er således centralt, at det af forordningen fremgår, at forordningen ikke negativt berører anvendelsen af national arbejdsmiljølovgivning samt EU’s arbejdsmiljølovgivning, som reguleres ved minimumsdirektiver, herunder Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen blev forelagt FEU ved grund- og nærhedsnotat den 25.4. 2012.