

TALEPAPIR



Miljø- og
Fødevareministeriet

"Det talte ord gælder"

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af samrådsspørgsmål AB-AF stillet den 22. december 2016 af Pia Olsen Dyhr (SF), Ida Auken (RV), Christian Rabjerg Madsen (S), Maria Reumert Gjerding (EL) og Christian Poll (ALT).

Samrådsspørgsmål AB

"Hvad agter ministeren at foretage sig for at få opklaret, om Mærsk har handlet ulovligt, bevidst eller uagtsomt, i forbindelse med salget af North Sea Producer?"

Samrådsspørgsmål AC

"Vil regeringen undlade at foreslå og afstå fra at støtte forslag fra andre medlemslande om optagelse af beaching-faciliteter på den europæiske liste?"

Samrådsspørgsmål AD

"Hvad agter regeringen at foretage sig for at forhindre, at danskejede skibe ophugges på faciliteter, som ikke er på den europæiske liste?"



Miljø- og
Fødevareministeriet

TALEPAPIR

Samrådsspørgsmål AE

"Hvad agter ministeren at foretage sig for at skabe incitamenter til at skibe, også uden for EU, ophugges på faciliteter på den europæiske liste?"

Samrådsspørgsmål AF

"Hvad kan ministeren oplyse om den danske kapacitet til ophugning af skibe?"

(Det talte ord gælder)

Svar:

- Jeg vil gerne starte med at sige, at jeg er glad for, at alle partier bakker op om tiltrædelsen af Hong Kong-konventionen. Jeg synes, vi havde en god førstebehandling den 19. januar 2017, siden vi havde det første samråd.

**Samrådsspørgsmål AB**

"Hvad agter ministeren at foretage sig for at få opklaret, om Mærsk har handlet ulovligt, bevidst eller uagtsomt, i forbindelse med salget af North Sea Producer?"

- På samrådet om ophugning af skibe den 14. december 2016 oplyste jeg, at der efter Miljøstyrelsens vurdering ikke var grundlag for en dansk politianmeldelse af Mærsk, men at køberen af "North Sea Producer" kunne have handlet i strid med EU's transportforordning, da fartøjet lå i britisk havn forud for afsejlingen til Bangladesh.
- Jeg kontaktede derfor min britiske kollega for at bede hende om eventuel information, som hun måtte have om sagen.
- Hun svarede den 21. december 2016, at den britiske kompetente myndighed på området er i gang med at undersøge sagen, og at de på nuværende tidspunkt mener, at fartøjet forlod Storbritannien som et "arbejdsredskab" - og altså ikke som affald.



Min britiske kollega oplyser dog ligeledes, at den kompetente britiske myndighed ønsker at forsikre sig om, at Mærsk, som den oprindelige ejer af skibet, har handlet i overensstemmelse med Basel-konventionen og EU's transportforordning. Den britiske kompetente myndighed er i kontakt med Mærsk om sagen.

- Jeg afventer yderligere information og agter derfor for nuværende ikke at foretage mig yderligere i sagen, inden den er blevet belyst fra Storbritannien.

Samrådsspørgsmål AC

"Vil regeringen undlade at foreslå og afstå fra at støtte forslag fra andre medlemslande om optagelse af beaching-faciliteter på den europæiske liste?"

- I besvarelse af dette spørgsmål vil jeg starte med at skitsere, hvordan ophugningsanlæg kan blive optaget på den europæiske liste.



- For at blive optaget på den europæiske liste skal et skibsophugningsanlæg overholde en række krav, som er angivet i forordningen. Det er fx krav til anlæggets fysiske indretning, krav til arbejdsmiljø og krav til håndtering af affald før, under og efter ophugningen af skibe.
- Ophugningsvirksomheder, der ligger i Danmark, skal sende en anmodning om optagelse til deres kommune, som er godkendelsesmyndighed for virksomheden. Kommunen vurderer herefter, om virksomheden overholder forordningens krav.
- Hvis det er tilfældet, giver kommunen besked til Miljøstyrelsen, der giver beskeden videre til Kommissionen, som sørger for at ajourføre den europæiske liste.
- Ophugningsvirksomheder, der ligger uden for EU, og som ønsker optagelse på den europæiske liste, skal indgive en ansøgning til Kommissionen.



- Det er altså virksomheden selv, der aktivt skal søge om optagelse. En EU-medlemsstat kan ikke stille forslag om at et anlæg, der ikke har søgt om optagelse, bliver optaget.
- Hvis en ophugningsvirksomhed beliggende uden for EU søger om optagelse, foretager Kommissionen en vurdering af, om anlægget opfylder forordningens krav.
- Hvis Kommissionen mener, at det er tilfældet, indstiller Kommissionen til medlemsstaterne, at anlægget skal optages på den europæiske liste.
- Hvis Kommissionen modsat mener, at virksomheden ikke opfylder kravene, indstiller Kommissionen til medlemsstaterne, at anlægget ikke skal optages på den europæiske liste.



- Herefter er det op til medlemsstaterne at vurdere, om de er enige i Kommissionens vurdering.
- Afgørelse om optagelse bliver truffet på et møde i Kommissionens komité for skibsophugning ved kvalificeret flertal.
- Jeg forventer, at Kommissionen udfører en objektiv og grundig vurdering af de ansøgende virksomheder, og Danmark vil derfor som udgangspunkt følge Kommissionens indstilling.
- Som oplyst ved samrådet den 14. december 2016, er der indtil videre 18 anlæg beliggende uden for EU, som har anmodet om optagelse på listen. Kommissionen er i fuld gang med at vurdere, om anlæggene lever op til skibsophugningsforordningens krav. De anlæg, der har anmodet om optagelse, ligger i Indien, Tyrkiet, Kina og USA. Og de er fordelt med 5 anlæg i Indien, 7 i Tyrkiet, 4 i Kina og 2 i USA.



- Kommissionen forventer, at den første gruppe af anlæg vil være færdigvurderet i løbet af foråret 2017, og at den resterende gruppe vil være færdigvurderet i sensommeren 2017.
- Hvis Kommissionen vurderer, at en indisk beaching-facilitet overholder kravene til at komme på den europæiske liste, vil regeringen se på Kommissionens anbefaling på samme vis som alle andre anbefalinger fra Kommissionen.
- Optagelse på listen indebærer, at Kommissionen vil kunne komme på uanmeldt kontrolbesøg for at holde øje med, at forordningens regler overholdes. Det mener jeg, er meget positivt og helt afgørende.
- Kommissionen har endvidere oplyst, at de vil foretage inspektion af anlæggene forud for optagelse på listen. Det vil dog kun ske for de anlæg, som Kommissionen vurderer til at overholde forordningens krav på



baggrund af den medfølgende dokumentation.

Samrådsspørgsmål AD

"Hvad agter regeringen at foretage sig for at forhindre, at danskejede skibe ophugges på faciliteter, som ikke er på den europæiske liste?"

- Da jeg på samrådet den 14. december 2016 gennemgik reglerne på området, oplyste jeg, at det kun er de skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag, der er omfattet af forordningens regler.
- Det er dermed også kun for disse skibe, der er en pligt til ophugning på anlæg på den europæiske liste.
- Forordningen regulerer ikke på baggrund af ejerforhold. Der er pt ingen regler, der stiller krav til ophugning alene på basis af ejerens residens.
- Anlæggene på listen skal overholde høje krav til ophugning, og de kan blive udsat for



inspektion fra Kommissionens side. Det er derfor min forventning, at listen vil komme til at repræsentere de mest seriøse skibsophugningsvirksomheder i verden.

- Jeg håber, at de ansvarsfulde skibsredere helt af sig selv vil vælge anlæg der ophugger på forsvarlig vis.
- Jeg mener ikke, at vi kommer langt med national enegang på en global problematik. Jeg agter derfor ikke at gøre noget i forhold til de danskejede skibe, der sejler under et andet lands flag.

Samrådsspørgsmål AE

"Hvad agter ministeren at foretage sig for at skabe incitament til at skibe, også uden for EU, ophugges på faciliteter på den europæiske liste?"

- Under forhandling af skibsophugningsforordningen blev det diskuteret, som spørgeren også indledte med at referere til, om der skulle etableres et økonomisk incitament, der kunne få



skibsredere til at vælge at ophugge på anlæg på den europæiske liste.

- Ordningen skulle ramme alle skibe uanset flag, der anløb en EU-havn.
- Erhvervet og den daværende regering støttede ikke idéen.
- Jeg citerer fra mandatnotatet fra 2013 *Regeringen støtter ikke Parlamentets forslag om en finansiel mekanisme, da forslaget vil pålægge redere og havne store administrative og økonomiske byrder. Forslaget vil samtidig føre til en risiko for, at EU-skibe vil kunne blive mødt med regionale afgifter, når de anløber havn uden for EU. Såfremt enighed med Parlamentet fordrer accept af en finansiel mekanisme, vil det være afgørende for Danmark, at denne mekanisme har et klart miljømæssigt sigte og ikke pålægger redere og havne væsentlige økonomiske og administrative omkostninger.*



- Resultatet af forhandlingerne blev, at Kommissionen skulle undersøge mulige modeller og fremlægge en rapport om, hvorvidt det er muligt at skabe et finansielt instrument, der kan lette en sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning.
- Kommissionen har i den anledning fået udarbejdet en analyse af, hvordan man kunne skabe økonomisk incitament for skibsredere til at vælge ophugning på anlæg på den europæiske liste. Analysen peger på en licensmodel, hvor alle skibe, der anløber EU-havn, skal have en ophugningslicens om bord, som de betaler et vist beløb for. Det indbetalte beløb vil blive sat til side til den dag, hvor skibet skal ophugges. Hvis ejeren vælger et anlæg på den europæiske liste, vil det opsparede beløb blive udbetalt til ejeren. Hvis ikke, vil pengene gå tabt.
- Kommissionen har endnu ikke fremlagt sin rapport men har uformelt tilkendegivet, at de vil afvente erfaringerne med den europæiske liste, før de overvejer, om der



skal indføres yderligere foranstaltninger for at få skibsredere til at vælge ophugning på anlæg på den europæiske liste.

- Regeringen støtter denne tilgang, og som nævnt i min besvarelse vil der gå nogle måneder, inden vi ser, de første ansøgninger.

Samrådsspørgsmål AF

"Hvad kan ministeren oplyse om den danske kapacitet til ophugning af skibe?"

- Jeg kan oplyse, at der indtil videre kun er to danske skibsophugningsvirksomheder, der er blevet optaget på den europæiske liste.
- Det drejer sig om Fornæs i Grenå og Smedegaarden i Esbjerg.
- De bidrager samlet set med en kapacitet på 50.000 Light Displacement Tonnage ud af de 2,5 millioner Light Displacement Tonnage, som kræves, for at den



europæiske liste skal finde anvendelse inden 31. december 2018.

- Der findes flere anlæg i Danmark som hugger skibe op, men de er ikke - ikke endnu i hvert fald - optaget på den europæiske liste. Det betyder, at skibe omfattet af forordningen ikke må sendes til ophugning på de anlæg.
- Derudover har Miljøstyrelsen oplyst, at der skulle være et anlæg under etablering i Frederikshavn.
- Jeg håber, at udvalget med disse ord har fået svar på sine spørgsmål.