

傳閱通告

西元2020年8月7日

新修正的中華人民共和國(以下簡稱中國)法律《固體廢物污染環境防治法》-西元2020年9月1日生效

執行摘要

現行的中國法律《固體廢物污染環境防治法》(前於西元2015年修訂)明訂,除非有特定的進口許可證,否則禁止進口、傾倒和處置固體廢物及危險品廢物。目前禁止進口的固體和危險廢物產品及符合進口許可證的固體和危險廢物,均列在中國主管機關各別公佈的相關目錄內(詳見下文)。適用的許可制度已於西元2011年8月1日起在中國生效。

即將於西元2020年9月1日生效的新修正中國法律《固體廢物污染環境防治法》(新修訂版)對禁止固體廢物和/或未取得適當許可證的固體廢物的退運和處置,明訂由承運人和進口商承擔連帶責任,並大幅增加對違法行為的罰款。

各會員亦應知悉,中國打算在西元2020年下半年減少固體廢物的進口,並將在西元2021年1月1日起,禁止所有固體廢物輸入中國。是以屆時,固體廢物許可證制度將不再適用。

西元2020年修正案

上述中國國務院下有關部門曾於西元2017年、2018年公佈關於禁止進口、傾倒和處置和/或需進口許可的固體廢物目錄。這些目錄附於本通告如下:

- [附件一](#) - 禁止進口到中國的固體廢物目錄,
- [附件二](#) - 限制進口類可用作原料的固體廢物目錄,亦即持有進口許可證即可進口之可用作原物料的固體廢物,但自西元2021年1月1日起禁止進口,
- [附件三](#) - 非限制進口類可用作原料的固體廢物目錄,亦即可用作原物料且未受進口限制的固體廢物目錄。這些固體廢物也可以持許可證進口,惟自西元2021年1月1日起禁止進口。與附件二所列固體廢物不同的是,附件三固體廢物的進口商應取得中國的「非限制固體廢物進口許可證」以進行進口,
- [附件四](#) - 已禁止進口到中國,並將持續禁止進口的危險廢物目錄。

根據《固體廢物進口管理辦法》,進口限制應受自西元2011年8月1日於中國生效的許可證制度之規範。運送人在收受運往中國的固體廢物貨物之前,應要求收貨人提供(一)固體廢物相關進口許可證,(二)收貨人進口固體廢物的登記證,(三)任何外國固體廢物供應商的登記證書,以及(四)進口固體廢物的裝運前檢驗證明。此許可證制度將持續適用至年底,直到禁止所有固體廢物進口的禁令將自西元2021年1月1日起生效。

先前關於由海路進口中國之固體廢物退運和處置責任之規定,略謂運送人負有將違禁固體廢物退運,或在運送人無法識別進口商身分時負擔廢物處置費用之責(西元2015年修正版,第78條)。新修正案則就禁止固體廢物和/或未按照「禁止進口固體廢物目錄」的固體廢物之退運和處置,增訂了運送人和進口商之連帶責任。因此,運送人即使知道進口商身分,也可能有責任。如果運送人和進口商拒絕將固體廢物運回,或未於三個月內安排退運,主管機關將採取措施使進口商和承運人將固體廢物退運。對於不能退回的固體廢物,或者經海關決定不退回者,該廢棄物將由有關當局處理,運送人和進口商則應就因此產生之費用負連帶賠償責任。

新修正案亦大幅度調高對違法行為的罰款。若運送人將違禁固體廢物運入中國領域或經中國領域轉口至他國,根據新修正案,運送人和進口商將被處以50萬元人民幣(約合7萬1千美元)至500萬元人民幣(約合71萬美元)不等的罰款(第115條第1段)。此外,海關當局仍可命令其將固體廢物退運回出口地。新修正案並無規定危險廢物以外的固體廢物不得於中國領域轉口至他國。據了解,倘運送人僅使固體廢物(不包括危險廢物)於中國領域內轉口至他國而未在中國港口卸貨,承運人則無需向海關報告。但若該轉口貨物於中國港口卸貨再轉運他國,則仍需先取得進口許可證。

鑒於對違法行為的罰款大幅增加，建議會員在收受固體廢物時簽發記名提單(straight bill of lading)或海上運送單(seaway bill)，此時並應確認提單或海運單上所載收貨人姓名與上述進口許可證和登記證上的進口商姓名一致。此外，若會員對該票貨載有任何疑義，特別是當會員知道託運人曾將固體廢物運往中國，則應要求託運人提供產品的海關代碼，且若發現該代碼已列於上述目錄中，則應要求其提供進口許可證、登記證書和裝運前檢驗證書。

若違禁固體廢物的運輸導致該廢物在港口卸貨後造成環境污染，將會課處額外的罰款，並按照該污染事故所致直接經濟損失之一倍至三倍之範圍內計算罰款，而若該污染被認定為重大事故，則按照該污染事故所致直接經濟損失之三倍至五倍之範圍內計算罰款(第118條)。關於在中國水域內之海上運輸所生對海洋環境造成任何污染損害的預防和控制並非由新修正案予以規範(第2條)，而是由中國其他法律管轄。

新的修正案並未區分進口固體廢物是否係因託運人申報錯誤，但運送人可對因申報錯誤而課處之罰款提出異議。根據中國的《行政處罰法》(第27條第2段)之規定，若違禁固體廢物進口之情節被視為輕微，並及時更正且未造成後續危害後果者，將不處以行政罰。

然而，運送人仍與進口商就違禁固體廢物之退運及處置應負連帶責任。

若在中國領域或水域內發生事故，運送於船上之貨物或船舶本身的船體和機械也可能被認為係固體廢物(根據「固體廢物識別標準 - 一般規則」(GB34330-2017)之規定)，並且需要根據中國法律進行處置。這將取決於貨物和/或船舶是否因所致損害而喪失了原始用途的價值，以及該船隨後是否可以用作原物料。如果損壞的貨物無法修復，且不能按其原始用途重新出售，或因事故而導致船體或機械的任何部分隨後在中國境內出售拆解，則有可能被視為固體廢物，則需在海關當局監督之情況下予以處置。國際P&I協會集團收到的法律意見指明，此類情況將按個案情況處理。

我們建議在該區域從事交易活動的會員對可能受中國的《固體廢物污染環境防治法》規範之任何活動保持警惕。一般預期海關此後將會加強貨物檢查及對進口固體廢物予以隔離，以執行此新修正法律。建議會員善盡注意義務，對於將任何種類的廢物運入中國的要求應予仔細查核，以避免被懷疑走私，從而防範因違法行為而被處以罰款。

如果各會員對新修正案所採的要求有任何疑問，請與本協會經理公司聯繫。新修正案的英文和中文版本載於本通告之[附件五](#)及[附件六](#)中。

國際P&I協會集團所有成員協會皆發佈與本通告內容類似之通告。

- 完 -

(譯註: 英文原文若與中文翻譯有出入，或用語未正確翻譯或有疏忽漏譯，皆以英文原文為準)