

NOTAT



**Miljøministeriet**  
Departementet

J.nr. 2023 - 5044  
Ref. JUEMS/TANJL  
Den 26. september 2024

## **Høringsnotat over udkast til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet**

---

Miljø- og Ligestillingsministeriet sendte den 28. august 2024 udkast til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (Forbud mod udledning af vand fra røggasrensesystemer på skibe, forbud mod klapning i vanddybder under 6 meter og i nærmere afgrænsede områder, regulering af udledninger til havet fra offshore CO<sub>2</sub>-lagringsplatforme og marin geoengineering m.v.) i offentlig høring med frist for afgivelse af høringssvar den 25. september 2024.

Miljø- og Ligestillingsministeriet har modtaget høringssvar fra i alt 17 kommuner, organisationer og universiteter.

Følgende eksterne høringssvar har fremsendt bemærkninger: Havsamarbejdet Østjylland (Norddjurs, Syddjurs, Aarhus, Samsø, Odder, Horsens og Hedensted kommune), Lemvig Kommune, Hjørring Kommune, Fredericia Kommune, Middelfart Kommune på vegne af det kommunale samarbejde i Naturpark Lillebælt med Kolding og Fredericia, Tænk tanken Hav, Danske Maritime, Finnlines, Dansk Miljøteknologi, Danmarks Naturfredningsforening, Norges Rederiforbund, Danske Havne, Danske Rederier, Color Line, Dansk Industri, International Chamber of Shipping, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID).

Miljø- og Ligestillingsministeriet takker alle høringssvar for deres afgivne høringssvar.

I det følgende gennemgås høringssvarene opdelt ud fra lovforslagets emner. Miljø- og Ligestillingsministeriets kommentarer hertil er anført i kursiv. Høringssvarene er kun gengivet i hovedtræk. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Miljø- og Ligestillingsministeriet har modtaget høringssvar fra International Chamber of Shipping og Finnlines på engelsk. Hovedpointerne er gengivet kort på dansk nedenfor og det fulde høringssvar kan findes på høringssportalen.

Miljø- og Ligestillingsministeriet gør opmærksom på, at opgaver vedrørende kystredningstjenesten samt sager vedrørende havmiljøberedskabet, herunder ansvaret for og dedikerede kapaciteter til bekæmpelse af miljøhændelser i havet og omkring maritim energiinfrastruktur ved kongelig resolution af 29. august 2024, overgik til Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab, hvorfor enkelte af høringssvarene besvares af Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab og ikke Miljø- og Ligestillingsministeriet.

Der er efter endt høring foretaget følgende ændringer af lovforslaget:

- Havmiljølovens § 45 d, stk. 2, (tilsyn med offshore platforme) og havmiljølovens § 47 b, stk. 4-5 (miljøskade) er blevet ændret. Ændringerne er lavet i lyset af, at andre og lignende bestemmelser foreslås udvidet til at gælde for andre offshore platforme og dermed ikke begrænses til at gælde for olie- og gasplatforme.
- Der indsættes en bemærkning i lovforslaget om mulighed for fastsættelse af regler om dispensation fra forbuddet mod udledning af røggasrensevand i helt særlige tilfælde. Det er ikke hensigten, at der skal være mulighed for en generel dispensationsadgang.
- Der er tilføjet beskrivelser af ressortdelingen mellem Miljø- og Ligestillingsministeriet og Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab.
- Lovtekniske ændringer for så vidt angår definitionen af klapning i bilag 1.
- Diverse sproglige og lovtekniske ændringer og præciseringer.

## Generelle bemærkninger

**Danmarks Naturfredningsforening** mener, at de fleste af ændringerne i lovforslaget har været drøftet i offentligheden og ikke giver anledning til bemærkninger.

### Forbud mod udledning fra røggasrensesystemer (scrubbere)

**Danske Havne og Østjyllands Havsamarbejde** tilkendegiver indledningsvist, at de støtter forbuddet. **Naturpark Lillebælt og Fredericia Kommune** forholder sig positive til forslaget. Flere organisationer tilkendegiver også, at de støtter forslagets formål, men at de ser en række udfordringer forbundet med forbuddet. Disse er særskilt håndteret nedenfor.

### Teknologineutralitet

**Danske maritime og Dansk Miljøteknologi** opfordrer til, at der i stedet for et forbud mod udledning af røggasrensevand bør fastsættes emissionsgrænser.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til, at der i den seneste tilstandsvurdering for vandmiljøet fra 2021 er for høje niveauer for flere af de stoffer, der udledes med røggasrensevandet i de danske farvande. Det er derfor besluttet, at der bør fastsættes et udledningsforbud, ligesom det er tilfældet i stigende grad i en række andre lande. Der vil fortsat kunne vælges mellem brug af lukket røggasrensesystem med opsamling af bleed-off og lausvovlsbrændstof. Emissionsgrænser vil i øvrigt skulle dokumenteres ved løbende faktuelle målinger (ikke kun på teoretiske beregninger) på en række stoffer.*

*Under FN's søfartsorganisation (IMO) er der allerede fastsat grænseværdier for udledninger af røggasrensevand. Hvis der ønskes en miljømæssig forbedring af havmiljøets dårlige tilstand i den nærmeste fremtid, er det vurderingen, at fastsættelse af tilstrækkeligt lave internationale grænseværdier tager meget lang tid at udvikle. Dertil kommer sandsynligheden for, at sådanne internationale grænseværdier ikke vil være lave nok til at skabe den miljømæssige forbedring, der vil kunne skabes med det foreslåede forbud. Under FN's søfartsorganisation er der allerede fastsat grænseværdier for udledninger af røggasrensevand. Disse er imidlertid for høje i forhold til at kunne gøre en positiv forskel for havmiljøet i særligt kystvandene. Dette er netop også årsagen til, at flere lande, som Danmark normalt sammenligner sig med, også vælger at indføre forbud i deres kystvande frem for at arbejde for lavere grænseværdier.*

*I takt med at flere og flere skibe på verdensplan har installeret røggasrensesystemer – primært åbne røggasrensesystemer - er de samlede udledninger steget betydeligt, hvilket grænseværdier ikke er i stand til at tage højde for. På baggrund af de betydelige udledninger og påvirkningerne herfra er der i FN's søfartsorganisation i 2022 besluttet en vejledning, der kan anvendes af landene til at fastsætte*

*nationale regler om udledninger af røggasrensevand. Heri fremgår det, at landene kan vælge et forbud, hvis der er dårlig tilstand i konkrete vandområder, hvilket netop er tilfældet i det danske territorialfarvand.*

### **Carbon capture**

**Danske Maritime** mener, at der i forbindelse med opsamling af CO<sub>2</sub> (carbon capture) skal anvendes røggasrensningsteknologi, hvilket gør røggasrensesystemer centrale i fremtidens klimavenlige skibsfart.

*Søfartsstyrelsens bemærkninger: Søfartsstyrelsen bemærker, at der ikke er nogen hindring for at installere "carbon capture" på scrubber i lukket operation frem for i åben operation. Søfartsstyrelsen bemærker også, at der ikke umiddelbart udledes større mængder CO<sub>2</sub> ved brug af lavsvovlsbrændstof end ved brug af tung bunkerolie (HFO) samt scrubber.*

### **Udledning af CO<sub>2</sub>**

**Danske Maritime** påpeger, at lavsvovlholdigt brændstof er meget energitungt at producere, da svovlets kovalente bindinger er svære at bryde, og ser man samlet på klimaaftrykket inkl. produktionsfasen, overstiger CO<sub>2</sub>- emissionerne ved brug af lavsvovlholdigt brændstof de emissioner, der ses ved brugen af traditionelt brændstof sammen med et røggasrensesystem.

**Dansk Miljøteknologi** mener, at der ved forbuddet vil være en øget raffinering af olie, da skibe de facto ikke længere kan anvende HFO (heavy fuel oil) i søterritoriet. Olieraffinering skaber desuden olieholdigt spildevand, som herefter skal håndteres og renses inden udledning til havet. Problemet med spildevand forsvinder således ikke ved at anvende lavsvovlolie, da der alt andet lige vil være en restfraktion, som skal håndteres på land.

**Danske Rederier** henviser ligeledes til merudledning ved olieraffinering og brug af lavsvovlsbrændstof uden et røggasrensesystem.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet vil først og fremmest understrege, at det er en misforståelse, at der de facto ikke længere kan anvendes HFO, idet det fortsat vil være muligt at anvende et lukket røggasrensesystem så længe man efter 1. juli 2029 opsamler det såkaldte "bleed-off"-vand.*

*Ift. håndtering af spildevand er det korrekt, at der også skabes olieholdigt spildevand på raffinaderier, som skal håndteres på land.*

*Søfartsstyrelsens bemærkninger: Søfartsstyrelsen bemærker, at et scrubbersystem forøger skibets samlede brændstofforbrug hovedsageligt pga. pumpearbejdet af vand til overbrusning af røggassen. Flere kilder redegør for en brændstofforøgelse fra 1% til 10%. Brændstofforøgelsen afhænger af flere parametre såsom systemets opbygning og svovlindholdet i HFO. Desuden udleder HFO 3% mere CO<sub>2</sub> per energienhed ift. diesel ved sammenligning af brændværdi og Cf-faktorer. Svovlindholdet i råolie varierer fra kilde til kilde og indeholder typisk mellem 0,1 og 6% svovl (vægt %), inden det raffineres til olieprodukter som fx diesellole (destillater). Forøgelsen af CO<sub>2</sub> aftrykket ved fjernelse af svovl i raffineringprocessen kan være lige fra 1% til 25%, men ligger mest sandsynligt mellem 1,5% og 11%. Dvs. at gevinsten ved at bruge brændstoffer med lavt svovlindhold fra tank til propeller (tank to wake) højst sandsynligt udlignes af bidraget ved svovlfjernelse i raffineringprocessen (well to tank). Så set fra et livscyklusperspektiv (well to wake) er der umiddelbart ikke nogen entydig reduktion af CO<sub>2</sub> emissioner ved brug af den ene metode frem for den anden (HFO og scrubber frem for lavsvovlholdig brændstoffer).*

## Luftforurening

**Danske Maritime, Dansk Miljøteknologi og Danske Rederier** mener, at forbuddet vil medvirke til, at de positive gevinster ved brug af scrubberteknologi, som mindsker luftforureningen, forsvinder. Danske Rederier påpeger i den forbindelse også, at PM-forureningen omkring Danmark vil stige igen, da skibene ikke vil skifte til MGO/MDO (marine diesel), men til et afsvovlet tungolieprodukt, som har stort set samme udledninger af partikler, som ses ved afbrænding af heavy fuel oil uden brug af scrubber.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet er enige i, at det er vigtigt at fastholde udviklingen med faldende PM-emissioner fra skibsfart. Det er vurderingen, baseret på rapporter om emnet, at udledningen af partikler generelt vil være lavere fra skibe, der sejler på brændstof, der opfylder de strenge krav til svovlindhold i brændstoffet (0,1 pct.), der gælder i fx Østersøen, Nordsøen og de indre danske farvande, i forhold til PM-udledningen fra røggasrensesystem + HFO. Det bemærkes, at data for partikel-emissioner fra røggasrensesystemer og forskellige brændstofkvaliteter er usikre.*

Globalt set er der i disse år et stort fokus på udviklingen af renere brændstoffer, herunder også mulighederne for at udvikle endnu bedre filterløsninger, som potentielt kan reducere både klima- og luftemissioner yderligere.

## Udenlandsk kritik

**Danske Maritime** påpeger, at det kommende forbud mod udledning af vand fra røggasrensesystemer møder negativ kritik i udlandet. Danske Maritime påpeger, at Holland giver deres formelle støtte omkring carbon capture-teknologien, som Danske Maritime endvidere påpeger kræver anvendelse af røggasrensesystem.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser for carbon capture til besvarelsen ovenfor. Ift. den udenlandske kritik henvises der til, at der også mødes opbakning fra flere lande, og at vi ser flere og flere lande indføre lignende regulering. Lande som Frankrig, Belgien, Irland, Letland, Tyskland, Norge, Spanien og Portugal har allerede indført forbud mod at udlede røggasrensevand i havne, fjorde og/eller indre vandveje, mens enkelte har forbud ud til 3 eller 12 sømil. Samtidig har Sverige, Finland og Tyskland i deres nationale indsatsprogram under havstrategidirektivet meldt til EU-Kommissionen, at de vil undersøge muligheder for restriktioner for udledning af røggasrensevand, og Sverige har i juni 2024 ligeledes forslået et forbud mod udledning af røggasrensevand svarende til det danske forslag.*

## Inddragelse

**Danske Maritime, Danske Rederier og Dansk Industri** nævner, at de gerne ville have haft mulighed for yderligere inddragelse inden den politiske beslutning om et forbud blev truffet. Der henvises endvidere til, at der ikke er blevet taget højde for flere tekniske input. Der henvises bl.a. til, at der bør være emissionsgrænser frem for forbud mod udledning.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: De modtagne tekniske input er taget med i arbejdet, men det er besluttet at vedtage et forbud frem for emissionsgrænser, idet der i den seneste tilstandsvurdering for vandmiljøet fra 2021 er for høje niveauer for flere af de stoffer, der udledes med røggasrensevandet i de danske farvande.*

## Økonomiske konsekvenser og konsekvenser for first-movers

**Danske Maritime** udtrykker bekymring for, at forbuddet vil resultere i, at innovation flyttes til andre lande.

**Danske Rederier, International Chamber of Shipping og Dansk Industri** mener, at de økonomiske konsekvenser vil være højere end beregnet, idet der vil skulle skiftes til lavsvovlsbrændstof 120 sømil inden et skib sejler ind i det danske søterritorium. Danske Rederier beskriver situationen således: hvis et skib er udstyret med en open loop scrubber, der ikke kan skifte til closed loop drift, skal brændstoffet skiftes fra højsvovl brændstof til brændstof med maksimum 0,1% svovl. Det beskrives, at dette skift ikke kan foregå samtidig med, at scrubberen stoppes, da der i en periode vil blive udledt for meget SO<sub>x</sub>, fordi der findes en vis mængde højsvovlbrændstof i skibets brændstofsyste­mer, som først skal bruges, før det svovlfattige brændstof når frem til selve motoren. Med andre ord, skal der først skiftes brændstof, og senere kan scrubberen stoppes. Den periode, hvor der både bruges lavsvovl brændstof og køres med scrubberen, kan afhængigt af skibets indretning være op til 8 timer. Hvis skibet sejler 15 knob, er det reelt 120 sømil, før 12 sømil grænsen krydses. Det taget i betragtning mener organisationerne, at de økonomiske konsekvenser, der er udregnet i studiet, ikke kommer til at holde, og vil være væsentligt højere, end der er lagt til grund.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet noterer sig Danske Maritimes bekymring. Det er korrekt, at det indtil nu har været accepteret i dansk ret at udlede røggasrensevand til havmiljøet. Der er dog set en stor stigning af antallet af røggasrensesystemer og udledningen herfra de seneste år. Bl.a. har nye tal fra Miljøstyrelsen vist, at tilførslen af nikkel kan reduceres med op til 20 procent og anthracen med op til 7 procent, hvis udledningen af røggasrensevandet stoppes inden for 12 sømil fra kysten. Det er derfor blevet besluttet, at denne udledning ikke længere kan accepteres. Se også besvarelsen af "Det videnskabelige grundlag". Samme tendens ses også i flere andre lande, jf. ovenfor om "Udenlandsk kritik".*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til, at de økonomiske konsekvenser, der angives i lovforslaget, tager udgangspunkt i rapport fra EY og Litehauz, som kan findes [her](#). Rapporten opgør de forventede omstillingsomkostninger og løbende omkostninger for danske skibe. Konsekvenserne er beregnet ud fra den forventede adfærd for rederierne.*

*Søfartsstyrelsens bemærkninger: Søfartsstyrelsen henviser til den ovenfor nævnte rapport, der skulle afklare potentielle økonomiske konsekvenser af et potentielt forbud mod udledning af vaskevand fra scrubbers. Søfartsstyrelsen deltog som samarbejdspartner. Det samme gjorde Danske Maritime og Danske Rederier. Projektet blev afsluttet i oktober 2023. Søfartsstyrelsen har ikke kendskab til de økonomiske konsekvenser, ud over hvad Miljø- og Ligestillingsministeriets studie viser. Søfartsstyrelsen kan ikke be- eller afkræfte estimatet, der er angivet, ift. hvor lang tid omskiftning vil tage for det enkelte skib. Det er vurderingen, at det vil afhænge af størrelsen på dagtank, skibets hastighed og dermed olieforbrug. Det vil derfor være individuelt for skibene.*

### **Sundhedsmæssige konsekvenser**

**Danske Maritime** mener, at et forbud på udledningen fra scrubbere ikke løser udfordringen med luftforurening, og at Verdenssundhedsorganisationen (WHO) i 2022 har vurderet, at luftforurening forårsager 6,7 millioner for tidlige dødsfald årligt. Danske Maritime mener, at scrubbere er et effektivt værktøj til at nedbringe skibsfartens bidrag til dette problem, og alternativer som lavsvovlholdigt brændstof kan stadig medføre betydelige udledninger af skadelige stoffer.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Det er, jf. svar ovenfor, Miljø- og Ligestillingsministeriets vurdering, at udledningen af partikler generelt vil være lavere fra skibe, der sejler på brændstof, der opfylder de strenge krav til svovlindhold i brændstoffet (0,1 pct.), der gælder i fx Østersøen, Nordsøen og de indre danske farvande, i forhold til PM-udledningen fra røggasrensesystem + HFO. Under alle omstændigheder er det vigtigt at fortsætte udviklingen af endnu renere brændstoffer og endnu bedre filterløsninger, som potentielt kan reducere både klima- og luftemissioner yderligere.*

*Det kan ligeledes nævnes, at tungmetaller og tjærestoffer ophobes på havbunden og i havets fødekæder og forårsager skadelige effekter i havmiljøet. Når stofferne først er kommet ud i havmiljøet, nedbrydes de meget langsomt. Tungmetaller i fisk og skaldyr til konsum kan i større mængder give alvorlige negative effekter for mennesker. Fx kan for høje mængder af bly påvirke centralnervesystemets udvikling, herunder evnen til at lære og huske, mens cadmium kan påvirke nyrernes funktion.*

### **Håndhævelse**

**Danske Maritime, Dansk Miljøteknologi, Danske Rederier, International Chamber of Shipping, Dansk Industri og Color Line** mener, at det vil være vigtigt, at de kommende regler vil blive håndhævet effektivt, og mener, at de manglende håndhævelsesmuligheder er konkurrenceforvridende.

**Dansk Miljøteknologi** opfordrer i den forbindelse til at genindføre svovloverbåningen til søs ved hjælp af de såkaldte "sniffere" på Storebæltsbroen.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet understreger, at alle skibe skal overholde de kommende regler i det danske søterritorium, men er opmærksom på udfordringerne for skibe, der ikke går i havn, grundet havretskonventionens regler om uskadelig passage. Ministeriet henleder opmærksomheden på, at håndhævelse af reglerne vil blive nemmere i takt med at flere lande indfører lignende lovgivning, hvor et forbud også vil kunne håndhæves. I den forbindelse vil ministeriet også arbejde for regionale eller internationale regler på området.*

*I forhold til opfordringen til at genindføre svovloverbåningen med de såkaldte "sniffere", var der fra 2015-2022 snifferovervågning af svovludledning til luften fra skibe. Der var dels en stationær sniffer monteret på Storebæltsbroen, som indgik i den danske overvågning indtil slutningen af 2021, og dels en mobil sniffer-overvågning med helikopter, der var i drift indtil udgangen af 2022. Snifferne gav mulighed for også at føre tilsyn med skibe, der kun passerer gennem dansk farvand, men det førte ikke til mange sanktioner. For at håndhæve svovlindholdet i brændstof kræver det, at der udtages olieprøver, mens skibet er i dansk havn.*

*Det er den samlede vurdering, at der er en høj efterlevelse af svovlreglerne, og at stikprøverne ved udtagning af olieprøver fører til tilstrækkelig effektiv håndhævelse. Der udtages årligt mindst 150 olieprøver, og der er meget få overskridelser af svovlgrænsen.*

### **Straf**

**International Chamber of Shipping** har endvidere en række spørgsmål om straf for udenlandske skibe vedrørende: 1) hvordan begrebet "alvorlig forurening" af havmiljøet vil blive defineret, 2) om det vil blive accepteret som ikke at udgøre en "alvorlig forurening", hvis udledningerne af røggasrensevandet overholder de kriterier, som er fastsat i sektion 10 i FN's søfartsorganisations retningslinjer fra 2021, og 3) om det er den registrerede skibsejer, som vil være strengt ansvarlig for ikke at overholde reglerne, eller om myndighederne også vil se på f.eks. operatøren eller charteren, hvis der kan fastlås skyld hos den pågældende part.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet oplyser ifm. spørgsmålene vedr. straf for udenlandske skibe, at begrebet "alvorlig forurening" kommer fra havretskonventionen. Havretskonventionen indeholder ingen definition af begrebet, og derfor må det bero på en konkret vurdering, om der er tale om en sådan. Denne vurdering vil blive foretaget af domstolene i en konkret sag.*

*Selvom udledningerne overholder retningslinjer fra FN's søfartsorganisation, er der således tale om et strengere nationalt forbud mod udledninger, og det vil derfor være op til domstolene at afgøre, hvorvidt forureningen kan anses for alvorlig.*

*Fastsættelsen af straf skal selvfølgelig ske i overensstemmelse med internationale regler.*

*Ift. ansvaret er dette beskrevet i lovforslagets bemærkninger, hvoraf følgende fremgår:*

*”Det bemærkes, at det ved lovovertrædelser begået af juridiske personer er udgangspunktet ved valg af ansvarssubjekt, at tiltalen rejses mod den juridiske person. Der kan i en række tilfælde imidlertid være anledning til, ud over tiltalen mod den juridiske person, tillige at rejse tiltale mod en eller flere fysiske personer, såfremt den eller de pågældende har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed. Har ledelsen af den juridiske person eller en overordnet ansat, herunder direktøren, eksempelvis handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed, skal tiltalen foruden imod den juridiske person som udgangspunkt rejses mod den eller de personligt ansvarlige. Tiltale mod underordnede ansatte skal i almindelighed ikke rejses, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Dette kan f.eks. være tilfældet, såfremt der er tale om en grov overtrædelse, som den underordnede ansatte har begået forsætligt og eventuelt tillige på eget initiativ. Der rejses tillige tiltale mod den juridiske person. Der henvises i det hele til Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om strafansvar for juridiske personer.*

*Strafferetligt ansvar ved overtrædelse af bestemmelserne vil derfor primært blive gjort gældende over for rederiet. Strafferetligt ansvar over for andre end den juridiske person, eksempelvis føreren af et skib (udover for rederen), vil dog fortsat bl.a. kunne komme på tale, hvis føreren har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed.”*

### **SSP-direktivet**

**International Chamber of Shipping**, nævner også, at lovforslaget indeholder en reference til SSP-direktivet. Der gøres i den forbindelse opmærksom på, at det ikke er ICS' forståelse, at det er hensigten, at direktivet skal forbyde udledninger fra røggasrensesystemer, men snarere at det er hensigten at opretholde status quo iht. de eksisterende aftaler i FN's søfartsorganisation.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet gør opmærksom på, at når det reviderede direktiv om forurening fra skibe mv. (SSP-direktivet) træder i kraft, vil anvendelsesområdet blive udvidet, således at Danmark i tilfælde af national regulering af udledninger til havet fra røggasrensesystemer på skibe, som det foreslås med dette lovforslag, i medfør af direktivet bliver forpligtet til at sikre håndhævelse af reglerne. Det sker bl.a. ved, at der i havmiljøloven indføres bestemmelser om, at overtrædelse af reglerne vil kunne straffes ligesom øvrige overtrædelser af loven.*

### **Fejl i lovforslaget**

**Danske Maritime og Dansk Miljøteknologi** påpeger, at det er en fejl, at det er anført, at udledningen af bleed-off-vand er ”syreholdig”.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet beklager, at det af lovforslaget fremgår, at bleed-off-vandet er syreholdigt, og takker for at gøre opmærksom på fejlen. Vaskevandet fra lukkede røggasrensesystemer er ikke surt. Det er derimod fra de åbne systemer, at pH er mindre end 3. Dette er nu rettet i lovforslagets bemærkninger.*

### **Forbud i stræderne**

**Finnlines** nævner, at der er uklarhed om, hvad der gælder ved Storebælt, Øresund og Bornholm.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til, at kyststatens mulighed for regulering af skibsfarten i et historisk stræde bygger på reglerne om uskadelig passage. Det kommende forbud vil derfor også gælde i disse stræder inden for territorialfarvandet i overensstemmelse med reglerne om uskadelig passage.*

### **Sikkerhed ved skift til lavsvovlsbrændstof**

**Finnlines** påpeger, at der er en sikkerhedsrisiko ved skift fra HFO, som ikke er let under sejladsen. Der vil endvidere være en risiko for navigationen ved at forsøge at undgå territorialfarvande i stedet for at skifte brændstof. Finnlines mener i den forbindelse, at sikkerhedsrisiciene vil være større end de positive miljøeffekter.

*Søfartsstyrelsens bemærkninger: Søfartsstyrelsen oplyser, at hver gang et skib udfører et "fuel changeover", vil der altid være en risiko for, at der kan ske fejl. Dette skal skibene tage hensyn til i deres ISM procedure, for at denne risiko bliver så minimal som mulig. Det er ikke Søfartsstyrelsens vurdering, at et "fuel changeover" i forbindelse med forbuddet mod udledning af scrubber vaskevand, er mere risikabelt end i andre situationer, hvor skibet foretager et fuel changeover.*

### **Ikrafttrædelsesdatoer**

**Finnlines, Norges Rederiforbund, Danske Rederier, Dansk Industri og Color Line** efterspørger længere indfasningsperiode grundet ombygning. Der henvises bl.a. til den femårs cyklus mellem skibes tørdokninger.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø og Ligestillingsministeriet henviser til besvarelsen oven for vedr. teknologineutralitet, hvoraf det fremgår, at der i den seneste tilstandsvurdering for vandmiljøet fra 2021 er for høje niveauer for flere af de stoffer, der udledes med røggasrensenvandet i de danske farvande. Det er derfor besluttet, at der bør fastsættes et udledningsforbud, som for åbne røggasrensesystemer skal træde i kraft allerede 1. juli 2025. Der vil fortsat kunne vælges mellem brug af lukket røggasrensesystem med opsamling af bleed-off-vand og alternativt lavsvovlsbrændstof. For skibe med lukkede røggasrensesystemer er der dog valgt en længere ikrafttrædelsesperiode på 4 år for at imødekomme rederier, der allerede har valgt en løsning med mindre udledninger. Fra lovforslaget blev sendt i høring til den 1. juli 2025 vil der være en periode på næsten 5 år.*

### **Forslag om tilladelse til at passere gennem danske farvande ved korte distancer**

**Finnlines** foreslår, at det skal være tilladt at passere gennem danske farvande ved fortsat udledning af røggasrensenvand ved korte distancer.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til, at det er besluttet, at forbuddet skal gælde i hele det danske søterritorium, uanset hvor længe et skib opholder sig der. Derfor vil skibe, der kun passerer gennem søterritoriet kortvarigt, ikke være undtaget, idet dette vil underminere forbuddets formål.*

### **Bekymring om modalskift**

**Finnlines** skriver, at de er bekymrede for et såkaldt modalskift. Især på en rute mellem Travemunde til Aarhus og fra Travemunde til Malmø transporterer Finnlines' skibe en last, der ellers vil blive transporteret til lands gennem Danmark. Et modalskift vil være en trussel, hvis Finnlines' priser ikke kan konkurrere med mulighederne til lands. Nye miljøregler, herunder ETS, FUEU Maritime og det nu kommende forbud mod scrubberudledninger vil tvinge Finnlines til at øge deres priser markant de næste år, hvilket muligvis vil resultere i et skift af transportmidler.



*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet har noteret sig Finnlines' bekymring for et modalskift som følge af et stigende antal miljøregler.*

*Søfartsstyrelsens bemærkninger: Søfartsstyrelsen bemærker, at Miljø- og Ligestillingsministeriet i 2023 udarbejdede et forslag til et projekt, der skulle afklare potentielle økonomiske konsekvenser af et potentielt forbud mod udledning af vaskevand fra scrubbers. Søfartsstyrelsen deltog som samarbejdspartner. Det samme gjorde Danske Maritime og Danske Rederier. Projektet blev afsluttet i oktober 2023. Søfartsstyrelsen har ikke kendskab til de økonomiske konsekvenser, ud over hvad Miljø- og Ligestillingsministeriets studie viser.*

*Søfartsstyrelsen har således ikke viden om, hvorvidt et scrubberforbud kan lede til et skift fra søtransport til andre transportformer.*

### **Overensstemmelse med internationale forpligtelser**

**International Chamber of Shipping** udtrykker bekymring for, hvorvidt det kommende forbud mod udledning af scrubbervand er i strid med internationale forpligtelser, herunder havretskonventionens bestemmelser om uskadelig passage. ICS henviser også til FN's søfartsorganisations guidelines for udledninger af røggasrensevand. Norges Rederiforbund henviser endvidere til ICS' hørings svar.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til, at havretskonventionens artikel 21(f) i kapitel II, afsnit 3, fastsætter, at kyststaten, i overensstemmelse konventionens bestemmelser og andre folkeretlige regler, kan udstede love og forskrifter vedrørende uskadelig passage gennem søterritoriet af hensyn til bevarelse af kyststatens miljø og forebyggelse, begrænsning og kontrol med forurening heraf. Sådanne forskrifter må dog, som ICS også nævner, ikke vedrøre fremmede skibes udformning, konstruktion, bemanning eller udstyr, medmindre forskrifterne gennemfører almindeligt anerkendte, folkeretlige regler eller normer.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf det fremgår, at det er Miljø- og Ligestillingsministeriets vurdering, at et forbud mod udledning af røggasrensevand i søterritoriet er i overensstemmelse med havretskonventionen. Ministeriet har herved lagt vægt på, at havretskonventionen ikke er til hinder for, at der fastsættes et nationalt forbud mod udledninger af røggasrensevand i søterritoriet i det omfang, der ikke er tale om en regulering af skibets udformning, konstruktion, bemanning eller udstyr.*

*Formålet med de foreslåede regler er at beskytte havmiljøet mod miljøfarlige stoffer samt at bidrage til at opfylde forpligtelserne under vandramme- og havstrategidirektiverne, herunder at mindske den betydelige mængde af tungmetaller og tjærestoffer, som udledes fra røggasrensesystemer på skibe i det danske havområde.*

*Det er hertil Miljø- og Ligestillingsministeriets vurdering, at der ikke er tale om en regulering af skibets udformning, konstruktion, bemanning eller udstyr, idet en ombygning af skibet ikke vil være nødvendigt for at kunne passere gennem danske territorialfarvande. I stedet vil det være muligt at anvende lavsvovlsbrændstof i forbindelse med passagen eller hvis muligt anvende røggasrensesystemet i lukket tilstand. Forbuddet hindrer dermed ikke retten til uskadelig passage, men indebærer blot, at gennemfarten styres af kyststatens miljøregler.*

*Det bemærkes dog, at reglerne om uskadelig passage forhindrer, at tilsynsmyndighederne kan stoppe et udenlandsk skib, der er i uskadelig passage gennem dansk farvand, jf. artikel 17-19. Tilsynsmyndigheden vil derfor kun kunne foretage fysisk inspektion af udenlandske skibe, hvis de går i havn.*

*Til støtte for Miljø- og Ligestillingsministeriets vurdering kan i øvrigt henvises til, at der i regi af FN's søfartsorganisation er besluttet en vejledning (2022 Guidelines for risk and impact assessments of the discharge water from exhaust gas cleaning systems (MEPC.1/Circ.899)), som ICS også henviser til, som kan anvendes af medlemslandene til at fastsætte nationale regler. I vejledningen fremgår det, at "The adoption of restrictions or a ban on discharge water from EGCSs should be considered in areas where any of the following indicative criteria are fulfilled..." efterfulgt af en række forhold, hvoraf to gør sig gældende i de danske territorialfarvande. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmålet om "Det videnskabelige grundlag for reguleringen" nedenfor.*

### **Hensigtsmæssigheden af national vs. international regulering**

**Norges Rederiforening, Danske Rederier, International Chamber of Shipping, Dansk Industri og Color Line** henviser til, at udgangspunktet for reguleringen af scrubbervand bør være internationale regler. Der henvises i den forbindelse også til, at international regulering vil sikre bedre muligheder for håndhævelse.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet er enige i, at det på lang sigt vil være hensigtsmæssigt med internationale regler, der ligeledes også vil gøre håndhævelsesmulighederne nemmere. Miljø- og Ligestillingsministeriet afsøger netop derfor også muligheden for regulering i internationale fora.*

*På nuværende tidspunkt fastsættes der i FN's søfartsorganisation udelukkende internationale rammer for at fastsætte national regulering, og da det tager lang tid at fastsætte regulering regionalt og internationalt, har aftalepartierne besluttet at handle nu for at beskytte havmiljøet omkring Danmark, hvilket i stigende grad også er tilgangen i flere andre lande. Der henvises i den forbindelse også til Miljø- og Ligestillingsministeriets besvarelser ovenfor af bemærkningerne vedr. hhv. "teknologineutralitet" og "udenlandsk kritik".*

### **Undtagelse fra Baselkonventionen**

**Dansk Miljøteknologi** skriver, at da slammet og spildevandet fra røggasrensningen er affald, der er dannet ombord som en del af skibets primære drift, forventes det, at dette er undtaget fra Basel Konventionens regler om transport af farligt affald over grænser - TransFrontier Shipment of Waste.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet oplyser, at såfremt slammet og spildevandet stammer fra almindelig drift på skibe, er dette undtaget fra affaldstransportforordningens regulering indtil det losses med henblik på nyttiggørelse eller bortskaffelse, jf. art. 2, stk. 2, litra b (den gamle forordnings art. 1, stk. 3, litra b). Dette fremgår ligeledes af Baselkonventionens art. 1, stk. 3.*

*Der verserer på nuværende tidspunkt en sag ved EU-domstolen om, hvornår affald der stammer fra havari ombord på skibe (og derfor ikke fra den almindelige drift af skibet), bliver omfattet af affaldstransportforordningens art. 2, stk. 2, litra b. Denne type affald vil muligvis blive omfattet af forordningens regler fra det tidspunkt skibet, som sejler med affaldet ombord, ankommer til en medlemsstats havn.*

### **Misforståelse vedr. forbud mod brugen af lukkede røggasrensesystemer**

**Dansk Miljøteknologi** mener, at de lukkede scrubberer er nøglen til at tilgodese både havmiljøet, luften og klimaet, og nævner, at det derfor ærgrer dem, at de forbydes fra 2029 med de foreslåede restriktioner.

**Color Line** skriver endvidere, at de forstår, at lovforslaget fokuserer på forbud mod udslip frem for teknologiske løsninger. Color Line skriver dog også, at i forhold til forslaget om ændringer i loven om beskyttelse af havmiljøet, må tiltagene rettes ind mod selve udledningen til havet frem for den bagvedliggende teknologi.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet understreger, at der er tale om et forbud mod udledningen fra røggasrensesystemer og ikke et forbud mod installationen i sig selv eller anvendelsen heraf uden at udlede røggasrensevand, herunder "bleed-off"-vand. Det vil således fortsat være muligt at anvende lukkede røggasrensesystemer i danske territorialfarvande, der kan opsamle "bleed-off"-vand efter 1. juli 2029.*

### **Det videnskabelige grundlag for reguleringen**

**Norges Rederiforbund, Danske Rederier, International Chamber of Shipping og Color Line** efterspørger et bedre videnskabeligt grundlag for at forbyde udledningen af scrubbevand, særligt fra lukkede scrubbere. International Chamber of Shipping påpeger i den forbindelse også, at medlemsstaterne skal informere FN's søfartsorganisation om national regulering. Norges Rederiforbund henviser særligt til emissionsfaktorerne.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet oplyser, at hav- og vandmiljøet mange steder er belastet af blandt andet miljøfarlige stoffer. Skibes udledning af røggasrensevand vurderes at være en væsentlig kilde til udledning af tungmetaller og tjærestoffer. I takt med at flere og flere skibe har installeret røggasrensesystemer, er de samlede udledninger steget betydeligt (når man tager hensyn til al skibstrafikken). I de seneste vandområdeplaner er der 'ikke god' tilstand i en række kyst- og territorialfarvande (ud til 12 sømil) for en række tungmetaller og tjærestoffer, som netop udledes med røggasrensevand.*

*På baggrund af de betydelige udledninger og påvirkningerne fra røggasrensesystemer, er der i regi af FN's søfartsorganisation besluttet en vejledning (2022 Guidelines for risk and impact assessments of the discharge water from exhaust gas cleaning systems (MEPC.1/Circ.899)), hvor man ser på den samlede belastning fra udledningerne af røggasrensevand. Vejledningen kan anvendes af medlemslandene til at fastsætte nationale regler.*

*Konkret er der taget udgangspunkt i følgende afsnit 7.4.1:*

*7.4 The adoption of restrictions or a ban on discharge water from EGCSs should be considered in areas where any of the following indicative criteria are fulfilled:*

- .1 environmental objectives in the areas are not met, e.g. good chemical status, good ecological status or good environmental status are not achieved under applicable legislation;*
- .2 the discharge of EGCS effluents represents an additional risk of deteriorating the environment and the resiliency of the climate system;*
- .3 the EGCS discharge water conflicts with the conventions and regulations formulated to protect the marine environment (see UNCLOS Article 195, etc.); and*
- .4 the EGCS discharge effluent represents an increase in the costs of management of dredged materials in ports.*

*Som nævnt er der i de seneste vandområdeplaner 'ikke god' tilstand i en række kyst- og territorialfarvande (ud til 12 sømil) for en række tungmetaller og tjærestoffer, som netop udledes med røggasrensevand. I den forbindelse er punkt 1 i citatet ovenfor relevant.*

Derudover er der taget højde for, hvor store niveauer af miljøfarlige stoffer, der udledes via røggasrensevand til havområdet ud til 12 sømil. Miljøstyrelsen har estimeret, at en række tungmetaller tilføres i ca. dobbelt så store mængder via røggasrensevand end via spildevandstilførsler. Udledning af røggasrensevand kan derfor betragtes som en betydelig kilde til en række miljøfarlige stoffer. I den forbindelse er punkt 2 i citatet oven for relevant.

Miljø- og Ligestillingsministeriet er dog enige i, at mængden af miljøfarlige stoffer, der tilføres havmiljøet fra røggasrensesystemer med lukket operation, er væsentligt mindre end mængden, der tilføres fra den åbne operation. Til gengæld er det en meget koncentreret mængde vaskevand, der udledes fra de lukkede røggasrensesystemer. Den regionale havkonvention OSPAR har i 2022 udgivet en [rapport](#), hvori det opgøres hvor store mængder af miljøfarlige stoffer, der udledes med skibes røggasrensevand. I rapporten er der beregnet hvor store mængder, der udledes fra hhv. røggasrensesystemer med åben operation og med lukket operation inden for forskellige afstande fra kysten for OSPAR-landene. Miljøstyrelsen har på denne baggrund sammenholdt den mængde af miljøfarlige stoffer, der tilføres havmiljøet fra røggasrensevand fra hhv. åben og lukket operation, med mængden af miljøfarlige stoffer, der tilføres via en række andre kilder og transportveje, [link](#). Idet det forventes, at flere skibe vil omstille det hybride røggasrensesystem fra åben til lukket operation, vil udledningerne fra de lukkede røggasrensesystemer stige betydeligt.

Mængden af røggasrensevand, der udledes fra et røggasrensesystem i hhv. åben og lukket operation, afhænger bl.a. af skibets motorstørrelse. I et nyligt studie ([link](#)), hvor der ses på miljøpåvirkningen fra udledning af røggasrensevand i Østersøen, Nordsøen og Stillehavet, tages der udgangspunkt i, at der fra et røggasrensesystem i åben operation udledes 90 m<sup>3</sup> vaskevand per MWt, mens der fra den lukkede operation udledes 0,45 m<sup>3</sup> vaskevand per MWt. Det betyder, at mængden af røggasrensevand, der udledes fra de lukkede systemer, er 200 gange mindre end mængden fra de åbne systemer. Hvis der ses på den samlede mængde af miljøfarlige stoffer, der udledes fra ét røggasrensesystem i lukket operation sammenlignet med ét i åben operation, vil det være en mindre mængde og variere efter, hvilket miljøfarligt stof, det er.

De emissionsfaktorer, som er anvendt i bl.a. OSPAR's beregninger, er de emissionsfaktorer, der er internationalt anerkendt i IMO på nuværende tidspunkt. Forslaget på IMO-mødet MEPC 82 om en revision af disse er blevet udskudt til møde i PPR-undergruppen i januar 2025. Der kan i den forbindelse også henvises til, at selvom disse i fremtiden bliver justeret op eller ned, vil der stadig være tale om en tilførsel til områder, der ikke er i god tilstand.

Danmark vil orientere FN's søfartsorganisation om reguleringen og baggrunden herfor, når den er endeligt vedtaget.

### **Håndtering af røggasrensevand i havne**

**Danske Havne** støtter forbuddet mod open loop scrubbere i dansk farvand. Samtidig understreges det, at håndteringen af en evt. scrubbevand-rest, der skal bortskaffes på land, ikke må belaste erhvervshavnene unødigt økonomisk eller pladsmæssigt. Havnene kan formidle kontakt til en specialiseret operatør, der kan afhente kemikalieresten. Afregning skal foregå direkte mellem skibsoperatør og affaldsvirksomhed.

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at Danske Havne kun vil blive berørt indirekte af reguleringen, idet det er de berørte skibe, der er ansvarlige for at bortskaffe scrubberaffaldet. Der kan dog, som nævnt i Danske Havnes høringssvar være pladsproblemer på visse havne. Hvis havnene får ekstraomkostninger, vil de sende denne regning videre til skibsejere. Der henvises i den forbindelse til rapporten om erhvervsøkonomiske konsekvenser fra EY og Litehauz, som kan findes [her](#).

## Dispensationsmuligheder

**Color Line** nævner, at der ikke må være dispensationsmuligheder, idet dette vil være konkurrenceforvridende for skibe, der allerede har påbegyndt en ombygning.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet oplyser, at der ikke påtænkes nogen generel dispensationsmulighed for skibe, der passerer gennem dansk farvand, og f.eks. ikke kan nå at ombygge inden fristen, idet der, som oplyst til Color Line, vil være mulighed for at anvende lausvovlsbrændstof.*

*Det kan dog ikke udelukkes, at det bør være muligt at få en dispensation i helt særlige tilfælde, f.eks. forskningsmæssig sammenhæng, og på nærmere angivne vilkår, hvor det vil være nødvendigt at anvende et røggasrensesystem. Bemyndigelsesbestemmelsen i lovforslaget vil i fremtiden kunne bruges til at fastsætte sådanne regler om dispensationer ved bekendtgørelse. Dette er tilføjet til lovforslagets bemærkninger, så det fremgår eksplicit, men det er ikke hensigten, at de kommende regler skal give mulighed for generelle dispensationer.*

## Klapning

### Generelle hørings svar angående klapning

**Hjørring kommune** finder, at det er meget uheldigt, at der ikke er konsistens og en entydighed i ordvalget for dumpning og klapning i havmiljøloven. Hjørring kommune gør opmærksom på, at dumpning er defineret i lovens § 4, stk. 2, men at bilag 1 anvender ordet klapning. Hjørring Kommune gør endvidere opmærksom på, at ordet "klapning" stammer fra metoden man tømmer en sandsuger, og at "klapning" som metode anvendes, såfremt materiale skal "dumpes", men at klapning også anvendes, når man placerer materiale på en given placering med et specifikt positivt formål uden negativ miljøpåvirkning, og at "Dumpning" og "klapning" således ikke er synonymmer.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet er enig med Hjørring Kommune i, at klapning ikke er nærmere defineret i loven. Miljø- og Ligestillingsministeriet retter bilag 1 til loven, så det fremgår, at klapning forstås som dumpning af opgravet havbundsmateriale. Miljø- og Ligestillingsministeriet noterer endvidere Hjørring Kommunes bemærkning om, at klapning som metode også kan anvendes til at placere materiale med et positivt formål. Miljø- og Ligestillingsministeriet gør dog opmærksom på, at lovforslaget omhandler tiltag for dumpning af opgravet havbundsmateriale (som populært kaldes klapning) og som sker med henblik på bortskaffelse af havbundsmaterialet, der kan påvirke havmiljøet negativt.*

**Havsamarbejdet Østjylland** mener, at der bør skelnes mellem tilladelser til nødvendig drift af eksisterende anlæg og klaptilladelser til nye anlæg, og at praksis omkring naturhensyn ved placering af klappladser, klapt teknik og procedure, kan strammes op, så forvaltningen af et område i højere grad understøtter opnåelse af god økologisk tilstand i havet.

Havsamarbejdet Østjylland mener derudover, at der med fordel kan iværksættes undersøgelser af miljøeffekter ved klapning, og at et øget vidensniveau vil gøre det lettere at lave retvisende miljøkonsekvensvurderinger af klaptilladelserne. Havsamarbejdet Østjylland påpeger, at det vil være en mulighed at der i højere grad stilles krav til effektmonitoring af klapaktiviteter over en vis størrelse, hvorved der vil være større viden om effekterne af klapaktiviteterne.

Havsamarbejdet Østjylland mener også, at øgede krav til nyttiggørelse af klapmateriale også vil kunne reducere miljøpåvirkningerne i havet. Havsamarbejdet Østjylland finder, at der er et uudnyttet

potentiale for ”sandcapping” i stedet for at klappe på en klapplads, år efter år, og at havbundsmaterialet i nogle tilfælde vil kunne nyttiggøres og bruges til naturgenoprettende tiltag med ”sandcapping”. Havsamarbejdet foreslår, at staten stiller et online værktøj til rådighed for koordinering af dette, så alle aktører til havs kan se, hvor der er havbundsmateriale til rådighed, således at det bliver lettere at gennemføre sandcapping.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet noterer sig Havsamarbejdet Østjyllands synspunkt om, at der i reglerne skelnes mellem tilladelser til almindelig oprensning og tilladelser til uddybning af havne mv., til brug for nye anlæg samt at praksis omkring naturhensyn kan strammes op. Miljø- og Ligestillingsministeriet gør opmærksom på, at som reglerne er i dag, foretages der en vurdering af de miljømæssige konsekvenser ved klappingen herunder bl.a. vurdering af klappingens effekt på kvalitetselementerne for vandområdets økologiske tilstand. Kvalitetselementerne vurderes uanset, om klappingen foretages på en ny klapplads, eller på en klapplads hvor der tidligere er blevet klappet. I den sammenhæng sikres det, at en ansøgt aktivitet ikke forhindrer, at miljømålene for området opnås og ikke medfører yderligere forringelse af tilstanden i et vandområde.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet noterer sig Havsamarbejdet Østjyllands synspunkt om, at der med fordel kan iværksættes undersøgelser af miljøeffekter ved klapping og øgede krav til effektmonitorering. Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at der i forbindelse med behandling af en ansøgning om tilladelse til klapping vurderes, om der er tilstrækkelig videnskabeligt grundlag med hensyn til karakteriseringen og sammensætning af klapmaterialet for at kunne vurdere påvirkningen af livet i havet og over for den menneskelige sundhed.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet noterer sig Havsamarbejdet Østjyllands synspunkt om brugen af ”sandcapping”, og at staten skal stille et online værktøj til rådighed. Miljø- og Ligestillingsministeriet anser metoden med ”sandcapping” som nyttiggørelse, og er derfor ikke omfattet af tiltag i lovforslaget. Regeringen og samtlige af Folketingets partier har vedtaget ti tiltag i ”Danmarks Havplan” som samlet set har til formål at minimere den negative påvirkning på havmiljøet. Der er også tiltag som skal sikre at havbundsmateriale i højere grad nyttiggøres frem for klappes. Disse ændringer gennemføres ved ændring af bekendtgørelsen om bypass, nyttiggørelse og klapping af opgravet havbundsmateriale, og kræver ikke lovændringer.*

**Danske Havne** mener at vilkårene i en klap/ bypass-tilladelse til havs skal overholdes, men at havet og de naturlige forhold ved f.eks. en klapplads eller bypass-område kan være meget dynamiske, og dermed kræve lidt rummelighed i vilkårene. Danske Havne henviser til Thyborøn Havn hvor der i vilkårene for tilladelse til klapping for Thyborøn Havn bør kunne indbygges en nedre grænse for f.eks. klapping af sand på ca. 2-3% af den sandmængde, som vandrer gennem Thyborøn Kanal årligt i klaptilladelsen.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet noterer sig Danske Havnes synspunkt om bedre mulighed for, at der i vilkårene til en klaptilladelse kan klappes 2-3 pct. af sandmængden. Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at der i de nugældende regler er mulighed for at stille vilkår ifm. en klaptilladelse, men at det vil være en konkret vurdering af sagens omstændigheder, hvilke vilkår der er relevante og proportionale.*

**Naturpark Lillebælt og Fredericia Kommune** er bekymret for, at vidensgrundlaget bag klappladserne i Lillebælt generelt er forældet og ikke tager tilstrækkeligt hensyn til sårbar havnatur, eftersom klappladserne i området blev udlagt af amterne. Naturpark Lillebælt og Fredericia Kommune er derfor af den opfattelse, at klappladserne i Lillebælt skal vurderes ud fra nyere viden omkring hydrografi og sedimentspredning. Naturpark Lillebælt og Fredericia Kommune mener, at der ikke kan

meddeles tilladelse til klappning til klapppladserne i Lillebælt så længe, at de eksisterende klapppladser ikke er revurderet ud fra de nye krav.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet gør opmærksom på, at en klappplads ikke er et fast anlæg. En klappplads eksisterer kun så længe, at der er en tilladelse tilknyttet. En ansøger kan i forbindelse med en ansøgning om klappning vælge at søge om at klappe i et område, hvor der tidligere er blevet klappet, eller i et område, hvor der ikke tidligere er blevet klappet. Uanset hvor der er søgt om tilladelse til klappning, vurderes klapppladsen efter nyeste viden om miljøforholdene og krav i gældende lovgivning. Hvis ansøger vælger at søge om at klappe i et område, hvor der tidligere har ligget en klappplads, ligger Miljøstyrelsen inde med større viden og data om dette område, fordi området er blevet behandlet flere gange.*

**Dansk Industri (DI)** mener, at der anvendes for mange forskellige udtryk for anbringelse af havmaterialer på havbunden, herunder dumpning, klappning og bypass, og at det i øvrigt også anvendes om marin geoengineering. DI anbefaler, at lovbemærkningerne udvides med en liste over definitioner.

DI bemærker endvidere, at de ikke mener det er korrekt, når der i lovforslaget står, at der ved klappning i Danmark sker en udledning af "miljøfarlige stoffer", og at en sådan konklusion er unuanceret, idet forskellige sedimentsammensætninger, i forskellige typer havbund, vil have forskellig indvirkning på havmiljøet. DI mener, at der i konkrete tilfælde viser sig, at klappning kan have positive indvirkninger på havmiljøet.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til, at dumpning er defineret i havmiljølovens § 4, og at begrebet klappning i lovforslagets bemærkninger er defineret som forbud mod dumpning af opgravet havbundsmateriale. Begrebet anbringelse anvendes alene i afsnittet om marin geoengineering med en definition af, hvorfor anbringelse af stoffer og materialer i havet ikke er det samme som dumpning af stoffer og materialer. Miljø- og Ligestillingsministeriet foretager på den baggrund ikke nogen ændringer af lovforslaget.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet mener endvidere, at der er fagligt belæg for, at klappning kan påvirke havmiljøet med bl.a. indholdet af miljøfarlige stoffer i det sediment, der kan klappes. Der foretages dog en ændring i afsnittet om klappning, så det fremgår, at klappning kan påvirke havmiljøet.*

### **Forbuddet mod klappning i vanddybder under 6 meter**

**Lemvig kommune** gør opmærksom på, at kommunen i flere havne jævnlige og flere steder hvert år oprenser store mængder af sand fra indsejlinger, sejlløb og bassiner, og at der jævnlige søges om tilladelser til bypass, klappning og nyttiggørelse af oprenset havbundsmateriale. Der gøres endvidere opmærksom på, at såfremt der indføres et forbud mod klappning i vanddybder under 6 meter i Limfjorden, vil det medføre en større udgift til transport af sediment til en klappplads uden for Limfjorden, selvom der vil være tale om relativt begrænsede mængder af materiale. Lemvig Kommune vil endvidere gerne støtte op om en undtagelse for Limfjorden for forbuddet mod klappning i vanddybder under 6 meter.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet har noteret sig Lemvig Kommunes bemærkninger. Miljø- og Ligestillingsministeriet har til opgave - som følge af den politiske aftale om Danmarks havplan - at fremlægge en model for klappning i Limfjorden, som fortsat gør det muligt at klappe i vanddybder under 6 meter. Hensynet til Limfjorden er blevet besluttet, fordi der er særlige forhold som en lav gennemsnitsdybde og lang afstand til alternative klapppladser, som også påpeget af Lemvig Kommune i høringsvaret.*

**Tænketanken Hav** hilser et generelt forbud mod klapning på havdybder under 6 meter velkommen, og gør opmærksom på, at de lavvandede farvande generelt udgør værdifulde habitater med potentielt høj biodiversitet. Det gælder både ålegræsengene og barbundssamfundene. I den forbindelse vil Tænketanken Hav opfordre til at den påtænkte model med undtagelser for Limfjorden bliver så restriktiv som muligt.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet har noteret sig Tænketanken Havs bemærkninger i forhold til en konkret model for klapning i Limfjorden. Miljø- og Ligestillingsministeriet har til opgave - som følge af den politiske aftale om Danmarks havplan - at fremlægge en model for klapning i Limfjorden, som fortsat gør det muligt at klappe i vanddybder under 6 meter.*

**Danske Havne** gør opmærksom på, at bemyndigelsesbestemmelsen i lovforslaget til, at ministeren kan fastsætte regler om forbud mod dumpning af havbundsmateriale i vanddybder under 6 meter er meget generel, og at hvis den implementeres uhensigtsmæssigt kan være til stor gene for erhvervslivet, erhvervshavnene og de mange mindre havne. Danske Havne mener derfor, at det bør tilføjes til lovforslaget, at den bredere bemyndigelse udelukkende kan finde anvendelse, når natur- og miljøfaglige analyser dokumenterer nødvendigheden af forbuddet. Danske Havne mener, at implementeringen af reglerne ikke må gå videre, end hvad der er aftalt i den politiske aftale om Havplanen fra juni 2023, hvoraf det fremgår at ændringerne skal være ”håndterbare” for havnene.

Danske Havne mener derudover i forhold til en undtagelse for Limfjorden, at det er vigtigt, at sikre fleksibiliteten i forhold til at klappladser i Limfjorden evt. kan ligge på en lavere dybde end 6 meter. Danske Havne har endvidere konkrete forslag til bestemmelserne i lovforslaget, herunder at ordet ”dumpning” erstattes med ordet ”genplacering” i den foreslåede § 28, stk. 2 og 3.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Forbuddet mod klapning i vanddybder under 6 meter har til formål at beskytte de lavvandede områder, som er særligt produktive med hensyn til en række vigtige forhold for havmiljøet såsom ålegræs, tang, fiskeyngel, fugle mv. Forbuddet er besluttet som led i den politiske aftale om Danmarks Havplan fra juni 2023, som blev indgået mellem regeringen og samtlige af Folketingets partier, og som bl.a. skal sikre en ambitiøs tilgang til beskyttelsen af havmiljøet. Forbuddet mod klapning i vanddybder under 6 meter vil medføre erhvervsøkonomiske merudgifter, som er opgjort til 6,7 mio. kr. pr. år, som bl.a. er begrundet i længere sejlafstand til alternative klappladser.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet har noteret sig Danske Havnes bemærkninger i forhold til en konkret model for klapning i Limfjorden. Miljø- og Ligestillingsministeriet har til opgave - som følge af den politiske aftale om Danmarks havplan - at fremlægge en model for klapning i Limfjorden, som fortsat gør det muligt at klappe i vanddybder under 6 meter.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til, at ordet ”dumpning” er den betegnelse, der anvendes i internationale konventioner, herunder IMO’s Londonprotokol om dumpning af stoffer og materialer i havet, om den handling at stoffer og materialer bortskaffes i havet, på havbunden og under havbunden. Bestemmelserne i havmiljøloven har til formål at regulere dumpning generelt, og er derfor ikke begrænset til dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning). Miljø- og Ligestillingsministeriet mener derfor ikke at genplacering er den rette betegnelse at anvende i de foreslåede § 28, stk. 2, og 3, uanset at disse alene handler om dumpning af havbundsmateriale.*



**Naturpark Lillebælt og Fredericia Kommune** forholder sig positivt til lovforslaget og vurderer, at lovforslagets forbud mod klapping i vanddybder under 6 meter gavner den kystnære havnatur. Naturpark Lillebælt og Fredericia Kommune opfordrer dog til at der indføres forbud mod klapping i hele Lillebælt, som begrundes med at klapping i området fører til et øget iltforbrug i de omkringliggende områder, hvor der årligt observeres iltsvind.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet takker for det positive høringssvar og mener ligesom Naturpark Lillebælt og Fredericia Kommune, at forbuddet mod klapping i vanddybder under 6 meter vil gavne de kystnære områder og havmiljøet generelt. Klapping tillades af Miljøstyrelsen, når det vurderes at være miljømæssigt forsvarligt. Havnene i Danmark er forpligtet til at oprense og uddybe havne og sejlrender, så skibe mv. ikke støder på grund. Der er derfor behov for håndtering af det opgravede sediment som årligt opgraves, og såfremt det kan bypasses eller nyttiggøres skal det først og fremmest det. Et forbud mod klapping i hele Lillebælt vil dog begrænse muligheden for at håndtere det opgravede sediment ved klapping, og der skal derfor anvendes alternativer. Miljø- og Ligestillingsministeriet tager gerne imod input og tiltag fra kommunerne i forhold til konkrete eksempler og metoder til anvendelsen af det opgravede sediment.*

**Havsamarbejdet Østjylland** vurderer, at det ikke er tilstrækkeligt med et forbud mod klapping i vanddybder under 6 meter, fordi måldybden for ålegræs flere steder er 8,5 meter, og at der skal være mindst 10 % dækning med ålegræs i kystområderne, for at et vandområde kan opnå god økologisk tilstand. Havsamarbejdet Østjylland mener derfor, at et forbud mod klapping bør følge måledybden for ålegræs i det enkelte vandområde inklusiv en bufferafstand.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Forbuddet mod klapping i vanddybder under 6 meter har til formål at beskytte de lavvandede områder, som er særligt produktive med hensyn til en række vigtige forhold for havmiljøet såsom ålegræs, tang, fiskeyngel, fugle mv. Forbuddet er besluttet i den politiske aftale om Danmarks Havplan fra juni 2023, som blev indgået mellem regeringen og samtlige af Folketingets partier, og skal bl.a. sikre en ambitiøs tilgang til beskyttelsen af havmiljøet. Miljø- og Ligestillingsministeriet skal endvidere bemærke, at dybden for ålegræsforekomsten varierer mellem ca. 3,5 og 8,5 meter forskellige steder i Danmark, og at der i hver enkelt sag om klapping vurderes, hvorvidt klappingen vil påvirke ålegræs i henhold til vandområdets dybdegrænse for ålegræs.*

**Dansk industri** bemærker, at Miljø- og Ligestillingsministeriet bør udarbejde et kort over 6-meterlinjen langs dansk søterritorium med henblik på at sikre overblik over lovgivningens konkrete ændring af klappladser, og hvilken betydning det vil have for eksisterende klappladser. Dansk industri mener derudover, at forbuddet medfører usikkerhed om muligheden for oprensning og klimasikring af kysten i det danske søterritorium.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: havområder under 6 meters dybde findes forskellige steder i hele Danmarks havområde og er ikke en fast meterlinje, der kan indtegnes på kort. Hvorvidt klappladser anses for at ligge under 6 meters dybde vurderes af Miljøstyrelsen på baggrund af pejlinger af det konkrete område, hvor ansøger har søgt om klapping. Ud fra pejlingerne, som sammenholdes med oplysninger om mængden af materiale, der ansøges om at klappe, kan Miljøstyrelsen vurdere, om der er tale om en klapplads, som ligger over eller under 6 meters dybde.*

**Foreningen for Lystbådehavne i Danmark (FLID)** anerkender, at klapping på under 6 meter vand i visse tilfælde kan være uhensigtsmæssig rent miljømæssigt. FLID pointerer dog, at et generelt forbud mod klapping på under 6 meter vand vil medføre, at en lang række klappladser ikke fremover kan anvendes, og fører øget sejlafstand til alternative klappladser. FLID mener, at det vil medføre, at lystbådehavnene vil få betydeligt øgede udgifter, og at ekstra lang sejlafstand til en klapplads, vil ramme

lystbådehavnenes spinkle økonomier hårdt og i visse tilfælde true deres fremtid. Et forbud vil samtidig medføre en væsentligt større CO<sub>2</sub> belastning. FLID appellerer derfor til, at der ikke gennemføres et generelt forbud mod klapping på under 6 meter vand, at det skal være muligt at klappe almindeligt oprensingsmateriale på lavere vanddybder end 6 meter i Limfjorden samt i Ringkøbing Fjord, at klimabelastningen fra entreprenørfartøjer, som øges markant ved en længere sejlafstand, indgår i vurderingen af om der skal være forbud mod klapping, at staten opretter erstatningsklappladser, som kompensation for de klappladser beliggende på under 6 meter vand, der fremover vil blive omfattet af et forbud.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Forbuddet mod klapping i vanddybder under 6 meter har til formål at beskytte de lavvandede områder, som er særligt produktive med hensyn til en række vigtige forhold for havmiljøet såsom ålegræs, tang, fiskeyngel, fugle mv. Forbuddet er besluttet i den politiske aftale om Danmarks Havplan fra juni 2023, som blev indgået mellem regeringen og samtlige af Folketingets partier, og skal bl.a. sikre en ambitiøs tilgang til beskyttelsen af havmiljøet. Forbuddet mod klapping i vanddybder under 6 meter vil medføre erhvervsøkonomiske merudgifter, som er opgjort til 6,7 mio. kr. pr. år, som bl.a. er begrundet i længere sejlafstand til alternative klappladser. Miljø- og Ligestillingsministeriet har til opgave - som følge af den politiske aftale om Danmarks havplan - at fremlægge en model for klapping i Limfjorden, som fortsat gør det muligt at klappe i vanddybder under 6 meter. Ringkøbing Fjord er ikke en del af den politiske aftale om Danmarks Havplan. Miljø- og Ligestillingsministeriet noterer sig FLID's synspunkter i forhold til en model for Limfjorden.*

*Tiltaget med forbud mod klapping i vanddybder under 6 meter er ét af i alt ti tiltag på klapområdet. Der er også tiltag som skal sikre at havbundsmateriale i højere grad nyttiggøres frem for klappes, så behovet for flere klappladser mindskes, og en evt. øgning af udledning af CO<sub>2</sub> fra skibene også mindskes. Disse ændringer gennemføres ved ændring af bekendtgørelsen om bypass, nyttiggørelse og klapping af opgravet havbundsmateriale, og kræver ikke lovændringer. Miljø- og Ligestillingsministeriet mener ikke, at der kan udpeges erstatningspladser til klapping. En tilladelse til klapping er altid en konkret faglig vurdering som sker på baggrund af forholdene på det specifikke område, hvor ansøger har søgt om klapping.*

## **Hjemmel til at påbyde udjævning af toppe af klapmateriale på klappladsen**

**Tænketanken Hav** hilser det velkomment at indføre mulighed for at give et påbud om udjævning af toppe på en klapplads.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet takker for det positive høringssvar.*

**Dansk Industri (DI)** gør opmærksom på, at som DI læser lovforslaget skal manglende overholdelse af klaptilladelser fremover være påbudsberettiget og have sammenhæng med Miljøministeriets adgang til at foretage indgreb overfor skibe, herunder forbyde fortsat sejlads efter havmiljølovens § 42 a. DI mener, at en myndigheds mulighed for at skride direkte til påbud er ude af proportioner, og opfordrer derfor til en genovervejning heraf.

DI henviser til, at der efter den foreslåede ordning vil kunne meddeles påbud til indehaveren af en klaptilladelse i tilfælde, hvor Miljøstyrelsen på grundlag af oplysninger fra borgere, vurderer, at der er klappet i strid med vilkårene i en klaptilladelse. DI henviser til, at det i praksis vil betyde, at Miljøministeriet ud fra en formodning på baggrund af en borgerhenvendelse, i yderste konsekvens, vil kunne udstede påbud efter § 42 a. DI understreger, at myndighedens håndhævelsesakter skal ske på et

oplyst og begrundet grundlag – officialprincippet, og der kan Dansk Industri ikke støtte når det foreslås, at myndighederne kan iværksætte påbud på baggrund af 'formodninger' alene.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet gør også opmærksom på, at det ikke er korrekt forstået, at hjemlen om påbud kan finde anvendelse i sammenhæng med havmiljølovens § 42 a. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, har hjemlen et meget specifikt anvendelsesområde, som er begrænset til udjævning af toppe af materiale på en klappads, såfremt der er klappet i strid med vilkår om bl.a. mindstedybden på en klappads. Dette for at sikre sejladssikkerheden i området, så skibe ikke risikere at støde på grund. Det fremgår endvidere af bemærkningerne til lovforslaget, at bestemmelsen vurderes hensigtsmæssig fordi havmiljølovens § 42 a ikke vil finde anvendelse i den situation, eftersom havbundsmateriale som klappes på havbunden i strid med et vilkår om opretholdelse af en bestemt mindstedybde, ikke vil være en situation med akut fare for forurening, men snarere en fare for sejladssikkerheden i området, og eftersom klappingen i sig selv forudgående er tilladt af myndighederne.*

*Det er heller ikke korrekt forstået, at der alene på baggrund af oplysninger fra borgere kan udstedes påbud efter havmiljølovens § 42 a. Henvielsen til, at Miljøstyrelsen på baggrund af oplysninger fra andre myndigheder eller borgere kan gøres opmærksom på u hensigtsmæssige forhold på en klappads, og dermed kan have en formodning om, at der kan være klappet i strid med vilkårene i en klaptilladelse, var alene for at give eksempler på, hvorfra Miljøstyrelsen kan opnå viden om forkerte dybdeforhold på en klappads, og ikke et udtryk for, at der alene på den baggrund, kan udstedes et påbud. For god ordens skyld præciseres det i lovforslaget, at oplysninger fra f.eks. en lystfisker, fritidssejler eller lign., om dybdeforholdene på et givent område, ikke i sig selv kan føre til et påbud fra Miljøstyrelsen i medfør af den foreslåede bestemmelse, men at udstedelse af et påbud altid vil være en konkret vurdering ud fra alle sagens omstændigheder.*

## **Hjemmel til forbud mod klapping i nærmere afgrænsede områder**

**Tænk tanken Hav** hilser forbud mod klapping i nærmere afgrænsede områder velkommen, og opfordrer til, at man samler klappingerne i særlige havområder, som generelt udlægges til intensiv anvendelse og henviser til deres anbefalinger fra april 2022 "Anbefalinger til en økosystembaseret havplan med stærkere fokus på naturbeskyttelse". Tænk tanken Hav mener, at der bør sættes et maksimalt arealmål til brug for klapping, og at området skal være så begrænsede i areal, at deres presfaktorer ikke kombineret vil forhindre opnåelse af en god tilstand i havet.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og Ligestillingsministeriet noterer sig Tænk tanken Havs forslag om, at samle klappinger på forudpegede områder, der så vidt muligt begrænses. Klapping indgår ikke i Danmarks Havplan i forhold til kortlægningen af områder til specifikke formål. Miljø- og Ligestillingsministeriet tager gerne imod input fra Tænk tanken Hav i forbindelse med en fremtidig revision af de udlagte områder til udnyttelse i Danmarks havplan for så vidt angår klapping.*

**Danske Havne** mener, at bemyndigelsen til at fastsætte forbud mod klapping i nærmere afgrænsede områder, herunder til brug for beskyttelsen af naturgenopretningstiltag, i princippet kan bruges langt mere vidtgående end der er natur- og miljøfagligt belæg for.

Danske Havne foreslår, at der i lovforslagets § 28, stk. 3, tilføjes "hvis dette kan dokumenteres at være nødvendigt af naturbeskyttelseshensyn". Danske Havne mener, at den ekstra gene og fordyrelse, der pålægges erhvervslivet, skal kunne dokumenteres at være proportional, og at om muligt må udpeges en erstatningsplads til klapping.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Hjemlen til at fastsætte regler om forbud mod klapning i nærmere afgrænsede områder, herunder til brug for beskyttelse af marine natur- og genopretningstiltag har til formål at sikre en helhedsorienteret tilgang til naturbeskyttelsen på havet til gavn for livet i havet. Bestemmelsen skal bl.a. understøtte de politiske aftaler om hhv. Danmarks Havplan, som bl.a. skal sikre en ambitiøs tilgang til beskyttelsen af havmiljøet og aftalen om Grøn Fond, herunder Havnaturfonden, som skal bidrage til genopretning af havnatur og biodiversitet. Marine naturgenopretningstiltag kan f.eks. være genetablering af stenrev og ålegræs, og hvor et forbud mod klapning kan være med til at sikre, at livet i havet får bedre vilkår. Bemyndigelsesbestemmelsen er bredt formuleret for at kunne rumme forskellige marine beskyttelsestiltag på havet. Vedtagelsen af marine naturbeskyttelsestiltag skal ske på et fagligt velfunderet grundlag og forbuddet mod klapning i nærmere afgrænsede områder har bl.a. til formål at sikre, at der ikke klappes ovenpå eller i nærheden af nyetablerede stenrev e.lign., hvormed formålet med tiltaget ville gå tabt. Miljø- og Ligestillingsministeriet ser derfor ikke nogen merværdi i, at forbuddet kun kan gennemføres, når det kan dokumenteres, at det er nødvendigt.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet mener ikke at der kan udpeges erstatningspladser til klapning, såfremt et forbud mod klapning vedtages i forbindelse med et tiltag om bl.a. stenrev eller ålegræs. En tilladelse til klapning er altid en konkret faglig vurdering som sker på baggrund af forholdene på det specifikke område, hvor ansøger har søgt om klapning.*

**Naturpark Lillebælt og Fredericia Kommune** støtter op om, at klapning kan forbydes i områder, hvor der gennemføres naturgenopretningstiltag, herunder i marine nationalparker for at beskytte gyde- og opvækstområder for fisk og bunddyr.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og ligestillingsministeriet takker for det positive høringssvar.*

### **Ændring af bestemmelsen om, at klapning fortrinsvis skal ske på søterritoriet**

**Dansk Industri (DI)** mener, at der med den foreslåede bestemmelse om ophævelse af havmiljølovens § 26, stk. 5, hvorefter klapning fortrinsvis skal ske på søterritoriet, åbnes for videre mulighed for at placere klaptilladelser tættere på projekter, hvilket vil kunne føre til både omkostningsbesparelser, mindre udledning af emissioner og en mere effektiv arbejdsgang, som de anser for positivt. DI mener dog, at lovforslaget vil kunne medføre at fremtidige klaptilladelser vil blive udstedt med tilladelser til at klappe længere fra kystlinjen, hvilket kan betyde længere transport mellem projektet og klappladsen, hvilket medfører øgede omkostninger, tidsforbrug og udledning af emissioner. DI opfordrer derfor til en pragmatisk tilgang.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og ligestillingsministeriet henviser til, at ophævelsen af havmiljølovens § 26, stk. 5, 1. pkt., ikke ændrer på den generelle praksis for at meddele tilladelse til klapning, som altid kræver en konkret afvejning af saglige hensyn og en vurdering af de miljømæssige påvirkninger. Det er derfor også Miljø- og Ligestillingsministeriets opfattelse, at den foreslåede ændring ikke vil betyde en lempeligere praksis for meddelelse af tilladelse til klapning i den eksklusive økonomiske zone.*

### **Udledning og anden bortskaffelse af stoffer og materialer til havet fra offshore CO<sub>2</sub>-lagringsplatforme**

**Tænketanken Havn** hilser velkommen at geologisk lagring af CO<sub>2</sub> i fremtiden påtænkes reguleret efter de samme regler som gælder for fx olie- og gasudvinding. Tænketanken Hav finder dog ikke nødvendigvis reglerne fyldestgørende, men mener, at det er et spørgsmål som kan tages op i andre sammenhænge.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Miljø- og ligestillingsministeriet takker for det positive høringssvar, og tager gerne imod input fra Tænketanken Hav omkring den nærmere regulering.*

**Dansk Industri (DI)** mener, at lovforslaget mangler en redegørelse for, hvordan det er afgrænset til og skal fortolkes i forhold til den godkendelsesprocedure, som for indvindingsplatforme skal gennemføres under direktivet om industrielle emissioner, og at miljøvurderingslovens procedurer også skal tages med i redegørelsen.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Den foreslåede ændring af havmiljølovens § 30 har til formål at udvide den ordning for tilladelse til anden bortskaffelse og udledning af stoffer og materialer til havet fra offshore olie- og gasplatforme til også at gælde for CO<sub>2</sub>-lagringsplatforme. Dette eftersom der også fra CO<sub>2</sub>-lagringsplatforme kan være behov for anvendelse af antikorrosionsmidler mv. til aktiviteten med lagring af CO<sub>2</sub>. Reglerne knytter sig derfor til aktiviteten på platformen, når denne er etableret. Miljø- og Ligestillingsministeriet forstår DI bemærkninger således, at der spørges til, hvad snitfladerne til anden lovgivning er, når der er tale om en indvindingsaktivitet på platformene. Reglerne om miljøgodkendelse i henhold til EU's direktiv om industrielle emissioner (IE-direktivet) er gennemført ved miljøbeskyttelsesloven, og finder alene anvendelse i tilfælde af en indvindingsaktivitet. IE-direktivet omfatter således aktiviteten med opsamling af CO<sub>2</sub>-strømme fra anlæg med sigte på geologisk lagring. En sådan indvindingsaktivitet er ikke omfattet af lovforslaget, hvorfor det ikke vurderes relevant at beskrive snitfladerne til lovgivningen til IE-direktivet i dette lovforslag. I forhold til miljøvurderingsloven er Energistyrelsen kompetent myndighed til udarbejdelse af miljøvurderinger af konkrete offshoreprojekter med lagring af CO<sub>2</sub>. I afgørelser efter de foreslåede regler i havmiljølovens § 30, vil praksis derfor være, at henvise til miljøvurderingen af det konkrete projekt. Lovforslaget ændres, så det fremgår, at der henvises til miljøvurderingen af det konkrete projekt i afgørelser efter den foreslåede bestemmelse.*

## **Marin geoengineering**

**Tænketanken Hav** opfordrer til den største tilbageholdenhed med hensyn til at give tilladelser til *marin geoengineering*, især *ocean fertilization*. Tænketanken Hav henviser til, at de danske farvande generelt er præget af eutrofiering, og at det er konsekvenserne af for høje udledninger af næringsstoffer, som en af de væsentligste presfaktorer, og måske den væsentligste presfaktor på det danske marine miljø. Tænketanken Hav henviser til, at *ocean fertilization* i den situation ikke bør overvejes som løsning på CO<sub>2</sub>-krisen.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Med lovforslaget sikres de nødvendige lovgivningsmæssige rammer til brug for tiltrædelse af reglerne i resolution LP.4 (8) om marin geoengineering i Londonprotokollen om dumpning af stoffer og materialer i havet. Med tiltrædelsen vil Danmark være forpligtet til at forbyde såkaldt ocean fertilization, hvormed der anbringes stoffer i havet med henblik på at stimulere havets primærproduktivitet, herunder for at modvirke udledninger af CO<sub>2</sub>. Der vil dog efter reglerne kunne gives tilladelse til forskningsprojekter. Det er Miljø- og Ligestillingsministeriet vurdering, at marin geoengineeringsprojekter dermed begrænses i ret væsentligt omfang, og kun vil kunne tillades med henblik på forskning, og efter strenge krav til at mindske påvirkningen af havmiljøet. Miljø- og Ligestillingsministeriet er enige med Tænketanken Hav i, at marin*

*geoengineeringprojekter og ocean fertilization ikke skal ske på bekostning af havmiljøet, hvilket er hensigten med den foreslåede regulering.*

## **Forhåndstilladelse til anvendelse af dispergeringsmidler til bekæmpelse af olieforurening i særlige tilfælde**

**Danmarks Naturfredningsforening (DN)** anfører, at foreningen er betænkelig ved forslaget om at give mulighed for forhåndstilladelse til anvendelse af dispergeringsmidler, da DN mener, at det danske beredskab overfor olieforurening mildest talt er utidssvarende og utilstrækkeligt. DN henviser til, at Danmark først i 2021 er gået i gang med en ”udvikling af en ny skibstype til mange formål”, og at kyndige fra Søværnet har påpeget, at olieskibene ikke lever op til HELCOM’s krav til et olieberedskab. DN henviser også til, at de gamle danske miljøskibe ikke kan bemannes så hurtigt som krævet, og at de heller ikke kan sejle særligt hurtigt, ikke er gastætte, ikke har funktionsdygtige flydespærringer, og at deres besætninger er ret uerfarne. DN finder samtidigt, at Danmark står med en kombination af meget tæt skibstrafik i de snævre danske farvande og en stor sårbarhed i farvandene overfor olieforurening, med store lavvandede områder, der tiltrækker kæmpe fugleforekomster og er opvækstområder for store fiskebestande. Olieforureninger kan derfor potentielt have katastrofale konsekvenser i danske farvande. DN finder det uansvarligt og ude af proportioner, at Danmark ikke har et topmoderne beredskab og udstyr.

DN udtrykker bekymring for, at øget brug af dispergeringsmidler til oliebekæmpelse vil være en bekvem udvej fremfor at leve op til kravene til et beredskab, som anbefalet af HELCOM, hvor hovedpointen er fjernelse af så meget olie så hurtigt som muligt og ikke – som dispergering betyder – at olien efterlades som små dråber i havmiljøet til bakteriel nedbrydning, med de alvorlige virkninger det har på alle havets organismer. DN anser det derfor for særdeles betænkeligt, hvis der gives forhåndstilladelser til brug af dispergeringsmidler med det nuværende danske olieberedskabsniveau.

*Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab bemærker hertil, at der med forslaget om at give mulighed for forhåndstilladelser til anvendelse af dispergeringsmidler til bekæmpelse af olieforurening under særlige omstændigheder alene er tiltænkt en praktisk ændring i, hvordan tilladelsen kan gives. Som det fremgår af punkt 2.6.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, så er ændringen således ikke tiltænkt at medføre øget anvendelse af dispergeringsmidler, idet der fortsat vil være samme krav til, i hvilke situationer eller tilfælde og under hvilke vilkår en tilladelse vil kunne finde anvendelse.*

*I praksis har det vist sig, at udslip fra f.eks. olie- og gasplatforme kan have meget voldsomme følger eftersom eventuelle uheld kan være af et sådant omfang og medføre så store gener i forhold til mængden af olie eller gas, at mekanisk opsamling ikke vil være nok til at bekæmpe olieudslippet. I helt særlige tilfælde med meget store olieudslip vil det således være nødvendigt inden for meget kort tid (typisk to-tre timer) at kunne iværksætte såvel mekanisk opsamling som dispergering med henblik på at undgå mulig forurening af f.eks. fuglebeskyttelsesområder, Natura 2000-områder eller lignende. Der vil i disse helt særlige tilfælde ikke altid være den fornødne tid til at indhente en tilladelse til anvendelse af dispergeringsmidler. Det er på den baggrund ministeriets opfattelse, at der er behov for en ændring af processen for at få tilladelse til anvendelse af dispergeringsmidler.*

*Det er hensigten med lovforslaget, at f.eks. olie- og gasplatformsoperatører kan ansøge om forhåndstilladelse til anvendelse af dispergeringsmidler i helt særlige tilfælde i forbindelse med godkendelsen af deres interne beredskabsplaner. I den forbindelse vil myndighederne tage stilling til de samme vilkår mv., som ville have været tilfældet ved ansøgning om tilladelse til anvendelse af dispergeringsmidler under de nuværende lovkrav.*

*Bl.a. med henblik på at imødekomme DN's bemærkninger til lovforslaget er det besluttet at ændre den foreslåede bestemmelse, således at det præciseres, at en tilladelse skal angive, i hvilke tilfælde tilladelsen vil kunne finde anvendelse. Det bemærkes, at tilladelsen derudover fortsat skal angive, hvilke stoffer eller materialer der omfattes af tilladelsen, den samlede mængde og vilkår om opbevaring, udtagning af periodiske kontrolprøver og indberetninger. Der er endvidere givet eksempler i bemærkninger til lovforslaget på, i hvilke særlige tilfælde en forhåndstilladelse vil kunne finde anvendelse. Det bemærkes endvidere, at de gældende regler for bl.a. krav om indberetning af alle tilfælde, hvor dispergeringsmidler anvendes, samt tilsyn i henhold til havmiljølovens § 45, stk. 1, ligeledes vil finde anvendelse i forbindelse med forhåndstilladelser.*

*Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab bemærker i øvrigt, at DN's øvrige bemærkninger vedr. det operative havmiljøberedskab, herunder den nuværende kapacitet, ikke retter sig mod selve lovforslaget. Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab har dog noteret sig DN's synspunkter og kan oplyse, at der pågår et arbejde med at se på, hvordan havmiljøberedskabet kan forbedres.*

## **Administrative bestemmelser**

**Danske Havne** bemærker, at der "moderniseres" vedr. formuleringerne for klageadgang. Danske Havne går ud fra, at der er gode juridiske hensyn til dette, men at det ikke er til at sige, om de ændrede formuleringer vil medføre færre eller flere klager. Danske Havne mener, at det er vigtigt i forhold til klager fra borgere, som generelt er bekymrede over havmiljøets tilstand, at det hurtigt afgøres om klageren er klageberettiget, så der ikke klages over alle aktiviteter til havs. Danske Havne mener, at det ellers vil føre til yderligere belastning af et i forvejen overbelastet klagesystem, med høje samfundsøkonomiske omkostninger til følge.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Der er med ændringen af klagebestemmelsen i havmiljølovens § 52 ikke tilsigtet en ændring af de klageberettigede efter loven, hvorfor det ikke har været hensigten at justere på antallet af klager. Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til, at det er Miljø- og Fødevareklagenævnet, der vurderer, om en klager er berettiget eller ej efter havmiljøloven. Miljø- og Fødevareklagenævnet indleder enhver sag med at vurdere, hvorvidt en klage skal afvises eller godtages og gør dette som hurtigt som muligt.*

## **Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet**

**Dansk industri (DI)** finder det aldeles u hensigtsmæssigt, at der påføres erhvervslivet yderligere omkostninger som følge af øget administration, eftersom de påpeger, at relevante aktører bruger betydelige ressourcer og omkostninger til administration, ansøgninger, tilladelser og compliance med regler og forskrifter.

DI bemærker også, at de mener lovforslaget vil medføre betydelige forøgede omkostninger for erhvervslivet end antaget af Miljø- og Ligestillingsministeriet, herunder i særdeleshed, hvis rederiets skibe kan påbydes sejlads på baggrund af borgerhenvendelser og formodninger for klappning i strid med klaptilladelser. Dansk industri henviser til, at der i tilfælde af en de facto arrest vil tabet kunne beløbe sig til et to cifret millionbeløb.

*Miljø- og Ligestillingsministeriets svar: Det er uklart for Miljø- og ligestillingsministeriet om Dansk Industris bemærkninger i forhold til yderligere omkostninger som følge af administration knytter sig*

*til enkelte dele af lovforslaget eller lovforslaget generelt. For så vidt angår de dele af lovforslaget som har administrative konsekvenser for erhvervslivet, herunder særligt reglerne om scrubber og klapning, henvises der til, at der er indgået en politisk aftale om hhv. forbud mod udledninger af scrubbevand og Danmarks Havplan, hvori konsekvenserne for erhvervslivet har været behandlet.*

*I forhold til bemærkningen om, at lovforslaget vil medføre betydelige forøgede omkostninger for erhvervslivet på grund af hjemlen til påbud om udjævning af toppe af havbundsmateriale, henviser Miljø- og Ligestillingsministeriet til svaret på det ovenstående, hvoraf det fremgår, at Dansk Industri ikke har forstået bestemmelsens omfang korrekt. Hjemlen medfører ikke arrest i skibe.*