



Miljøministeriets departement
Frederiksholms Kanal 26
1220 København K

Sendt pr. email: mim@mim.dk, med kopi til tanjl@min.dk og juems@min.dk

Oslo, 25. september 2024

Hørings svar vedr. Lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Innledning: Color Line bygger om fire skip i løpet av 1. kvartal 2025 for å imøtekomme lovforslaget

Color Line er et norsk-eid rederi med lang historie som en av de viktigste transportørene av både reisende og gods sjøveien mellom Norge og Danmark, og er en ledende aktør innenfor bærekraftig skipsfart. Color Line har derfor vært tidlig ute i implementeringen av ulike teknologier for å redusere sitt klima- og miljøavtrykk, slik som å ta i bruk høyspent landstrøm i Oslo allerede i 2011 og sette i drift verdens største plug-in hybridskip, M/S Color Hybrid, på ruten mellom Norge og Sverige i 2019.

Tilsvarende var Color Line tidlig ute med innstallering av skrubberer på alle skip, inklusive M/S SuperSpeed 1 og M/S SuperSpeed 2, som seiler to daglige rundturer mellom henholdsvis Kristiansand og Larvik i Norge og Hirtshals i Danmark. I tillegg gjaldt dette også skipene M/S Color Fantasy og M/S Color Magic, som går innenfor dansk territorialfarvann på store deler av sine daglige seilaser mellom Oslo og Kiel. Siden Color Line implementerte skrubberer på samtlige av disse skipene i en tidlig fase, ble dette miljøtiltaket utført med såkalt «open-loop»-teknologi. Color Lines «open-loop» skrubberer er derfor ikke forenlig med det nye forslaget om å forby utslipp av skrubbervann innenfor dansk territorialfarvann, slik at Color Line nå må utføre teknisk kompliserte og kostbare ombygginger for å imøtekomme lovendringen.

Color Line er et rederi med lange tradisjoner i Danmark, og er av stor betydning for det danske reiselivet. Selv om Color Line mener forslaget er basert på et sviktende faktagrunnlag og i strid med prinsippet om å etterstrebe internasjonal regulering av internasjonal skipsfart, innretter Color Line seg naturligvis etter alle relevante danske lover og regler. Color Line kan derfor bekrefte at skrubbersystemene på samtlige fire skip nevnt ovenfor vil oppgraderes allerede i løpet av 1. kvartal 2025 for å imøtekomme den foreslåtte lovendringen.

Color Lines overordnede kommentarer til lovforslaget

- Siden skipsfarten er en høyst global og konkurranseutsatt næring, bør næringen i størst mulig grad underlegges internasjonale lover og bestemmelser og dermed like konkurransevilkår. Dette er et innarbeidet prinsipp for de nordiske rederiforbundene, herunder både Danske Rederier og Norges Rederiforbund, selv om Danske Rederier i denne saken har avveket fra dette likhetsprinsippet.

Foretaksregisteret
NO 970 903 968 MVA
Booking phone: 810 00 811 • www.colorline.no

OSLO
P.O. Box 1422 Vika, N-0115 OSLO
Phone: +47 08110

LARVIK
P.O. Box 2002, N-3255 LARVIK
Phone: +47 08110

KRISTIANSAND
P.O. Box 82, N-4662 KRISTIANSAND
Phone: +47 08110

SANDEFJORD
P.O. Box 2090, N-3202 SANDEFJORD
Phone: +47 08110

HIRTSHALS
P.O. Box 30, DK-9850 HIRTSHALS
Phone: +45 99 56 20 00

KIEL
Postfach 6080, D-24121 KIEL
Phone: +49 431 7300 444

STRØMSTAD
Torskholmen, S-452 31 STRØMSTAD
Phone: +47 08110



- Når danske myndigheter velger å innføre nasjonale særbestemmelser som går utover internasjonale avtaler, både for seilinger til og fra Danmark og for såkalt uskyldig gjennomfart, vil det kunne resultere i økt usikkerhet rundt gjeldende regelverk, høyere kostnader for etterlevelse og mulige ruteendringer for å unngå nasjonale særkrav. Når Danmark likevel velger å innføre slike særregler, blir det også avgjørende at danske myndigheter av konkurransehensyn påser at reglene etterleves og sanksjonerer brudd på reglene. Tilsvarende vil det være viktig at det ikke innføres dispensasjonsmuligheter og overgangsregler som utsetter ikrafttredelse, etter at danske myndigheter først har gitt klare signaler om at loven vil gjelde for alle uten unntak fra og med 1. juli 2025.

Color Lines kommentarer til tekniske forhold i forbindelse med lovforslaget

- Color Line forstår lovforslaget som fokusert på forbud mot utslipp framfor teknologiske løsninger (ref. bl.a. §29b og referansen til «utledning av røggassrensevand») innenfor dansk territorialfarvann/12 nautiske mil
- I henhold til dette anser Color Line at forslaget ikke forbyr bruk av såkalt «closed-loop» skrubbersystemer innenfor dansk territorialfarvann etter 1. juli 2025 og frem til 2029, og heller ikke etter 2029 dersom systemene har oppsamling av alle utslipp (dvs. inklusive «bleed-off») og dermed heller ikke har utslipp til sjø
- Color Line vil i denne sammenhengen opplyse om at rederiets ombygging i 1. kvartal 2025 fra «open-loop» til «closed-loop» skrubbersystemer vil gjøre samtlige fire skip kapable til å seile helt uten utslipp fra scrubberer til sjø i dansk territorialfarvann. Dette vil også inkludere oppsamling av «bleed-off»-vann når dette blir påkrevet i 2029.

Color Lines juridiske kommentarer

- I forhold til forslaget om endringer i loven om beskyttelse av havmiljøet, må tiltakene nødvendigvis rettes inn mot selve utslippene til sjø framfor den bakenforliggende teknologien. Videre anser Color line dette som nødvendig sett i lys av øvrige regelverk og bestemmelser på området, herunder EU-direktiv 2005/35 og MARPOL annek IV, regel 4. Således kan ikke lovforslaget omhandle forbud mot skrubberteknologi som sådan eller enkelte variasjoner av denne miljøteknologien, så lenge utslippsmålet overholdes.
- Lovforslaget er utformet som en fullmakt til å gi forskrifter. Forskriftene må sikre like konkurransevilkår gjennom streng håndhevelse og sanksjonering av brudd på forbudet, og ikke inneholde dispensasjonsmuligheter eller overgangsregler som vil være konkurransevridende i disfavør av rederier som lojalt tilpasser seg det foreslåtte forbudet mot utslipp av skrubbervann fra og med 1. juli 2025, og utslipp av «bleed-off» fra 2029.

Color Line er takknemlig for muligheten til å gi innspill til lovforslaget, da forslaget om forbud av skrubbervann har store operasjonelle og kostnadsmessige implikasjoner for rederiet. Den korte perioden mellom annonsering og ikrafttredelse har imidlertid gjort det påkrevet for Color Line å fatte beslutning om ombygging allerede i forkant av at lovforslaget ble sendt på høring for å kunne imøtekomme fristen 1. juli 2025. Color Line vil derfor oppfordre til grundigere sonderinger for å unngå slike situasjoner i fremtiden. Color Line bidrar gjerne i slike prosesser på bakgrunn av vår betydelige aktivitet i Danmark.



Med vennlig hilsen

For Color Line AS

Erik Brynhildsbakken

Konserndirektør, Kommunikasjon og samfunnskontakt

Miljøministeriet
Departementet
Att.: Tanja Lücking
E-mail: mim@mim.dk
CC e-mail: tanjl@mim.dk og juems@mim.dk

Udkast Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet – J.nr. 2023-5044

Dansk Industri takker for modtagelse af høringen om udkast til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet – J.nr. 2023-5044. Vi anerkender i forbindelse med høringen vigtigheden af at beskytte havmiljøet.

Med henvisning til høringsbrevet af 28. august 2024, har vi i vores svar benyttet identiske overskrifter for hver af elementerne i høringen.

Scrubbevand

Det fremgår af udkastet til lovforslaget, at Miljøministeriets departement bemærker, 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.

Det er derfor Dansk Industris forventning, at det vil blive vanskeligt for de danske myndigheder at håndhæve kravet for skibe, der er i transit gennem danske farvande til og fra Østersøen. De danske myndigheder har ifølge de internationale konventioner, som omtalt af Miljøministeriet ovenfor, ikke mulighed for at stoppe og inspicere skibe, der passerer i internationalt farvand, selvom skibene er under 12 sømil fra den danske kyst. Selv hvis et skib bruger open loop scrubber under passage i danske farvande og dette identificeres, vil danske myndigheder ikke kunne bede om en inspektion af skibet i den udenlandske havn, skibet efterfølgende anløber, da der er tale om danske særregler og ikke et IMO-krav. Således vil kravet kun kunne håndhæves over for skibe, der anløber dansk havn, og det mener Dansk Industri kan være konkurrenceforvridende over for disse skibe.

Dansk Industri mener også, at eftersom søfart er globalt, er det som klart udgangspunkt i IMO, at der laves regler for indretning og drift af skibe. Som minimum bør regelgrundlaget være gældende europæisk grundet den grænsenære aktivitets karakter. Regler, der vedtages i IMO, kan lettere håndhæves, da der er bred opbakning til dem fra medlemslandene og dermed mindre risiko for at ende i en situation som denne, hvor et regelsæt reelt ikke kan håndhæves.

Er et skib 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. Dette skift kan ikke foregå samtidig med at Scrubberen stoppes, da der i en periode vil blive udledt for meget svovl (SOx). Dette skyldes, at der findes en vis mængde højsvovlbrændstof i skibets brændstofs-systemer, som først skal bruges, før det svovlfattige brændstof når frem til selve motoren. Det betyder, at der først skiftes brændstof, og senere kan Scrubberen stoppes. Den periode, hvor der både bruges lavsvovl brændstof og køres med Scrubber, kan afhængigt af skibets indretning være op til flere timer. Hvis skibet f.eks. sejler med 15 knob svarer det til, at der skal skiftes 120 sømil før 12 sømil grænsen krydses. Vi mener ikke at de økonomiske konsekvenser, som fremgår af lovforslaget tager højde for sådanne forhold. Som Dansk Industri er oplyst, så har danske producenter af scrubberteknologi deltaget aktivt i det faglige arbejde, der ligger til grund for lovforslaget, og alligevel er en række tekniske og faktuelle input ikke blevet inddraget. Dette anser Dansk Industri som værende problematisk, da den politiske debat dermed kommer til at hvile på et uoplyst grundlag. Politisk indblanding i valg af specifikke teknologier vil være skadelig for innovation og udvikling, mens en teknologineutral tilgang vil sikre de bedste løsninger for miljøet.

Dansk Industri er af den opfattelse, at indfasningen af forbuddet mod udledninger fra open og closed loop-systemer er for kort. Som et internationalt krav følger skibe en fem års-cyklus mellem skibenes tjek og vedligeholdelse i tørdok. Indfasningen bør derfor ske over en minimum 5-årig periode for hver af de to systemer således, at rederierne har mulighed for at tilpasse skibenes udstyr ved sådan en type dokning.

Klapning

Overordnet

I lovforslaget anvendes flere udtryk for anbringelse af havmaterialer på havbunden: Dumpning, klapning og by-pass, samt i øvrigt også i afsnittet om geo-engineering. Dansk Industri anbefaler, at lovbemærkningerne udvides med en liste over definitioner, som klargør hvornår hvilke udtryk bruges om hvilke aktiviteter.

Lovforslaget anvender flere steder udtrykket klapning under 6 meter. Det bør konsekvent ændres til klapning på "mindre end 6 meters havdybde", således at læsningen bliver helt klar.

Bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 3

Det bemærkes at prioriteringen af, hvor klapning af havbundmateriale må finde sted, med lovforslaget ændres således, at klapning ikke længere "fortrinsvis" skal finde sted inden for dansk søterritorium. Herefter vil udstedelse af klaptilladelser ikke prioriteres tilladelser i dansk søterritorium, men at der nu – på lige fod – også prioriteres klappetilladelser i den danske eksklusive økonomiske zone. Ved udstedelse af klaptilladelser bør hensynet til sejlsafstanden mellem projektet og klappladsen derfor vægtes tungt.

Ved lovforslaget åbnes der for videre mulighed for at placere klappetilladelser tættere på projekter, hvilket vil kunne føre til både omkostningsbesparelser, mindre udledning af emissioner og en mere effektiv arbejdsgang, hvilket vi anser for positivt.

Omvendt vil lovforslaget kunne medføre at fremtidige klaptilladelser vil blive udstedt med tilladelser til at klippe længere fra kystlinjen, hvilket kan betyde længere transport mellem projektet og klapplepladsen, hvilket medfører øgede omkostninger, tidsforbrug og udledning af emissioner.

Ovenstående forhold og konsekvenser afhænger af administrationen i forbindelse med udstedelse af klaptilladelser. Dansk Industri opfordrer derfor til en pragmatisk tilgang til udstedelse af klaptilladelser, hvor ovenstående forhold tages i betragtning ved udstedelse af Miljøministeriets afgørelser og klaptilladelser.

Bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 4

Som Dansk Industri læser lovforslaget, skal manglende overholdelse af en klaptilladelse fremover være påbudsberettiget og have sammenhæng med Miljøministeriets adgang til at foretager indgreb overfor skibe, herunder forbyde fortsat sejlads efter § 42 a. Dansk Industri mener, at en myndigheds mulighed for at skride direkte til påbud er ude af proportioner, og skal derfor opfordre til en genovervejning heraf;

Ved den forslåede ændring indføres en generel adgang for Miljøministeriet til at meddele påbud om udjævning af toppe af havbundsmateriale på et område, hvor der er givet tilladelse til klapping. Miljøministeriet har ikke tidligere haft hjemmel til at udstede sådanne påbud.

Hvis klapping i uoverensstemmelse med en klaptilladelse medfører fare for forurening af havet, vil Miljøministeriet i henhold til § 42 a, kunne foretage indgreb overfor skibe, herunder forbyde fortsat sejlads.

Der henvises i den forbindelse til ordlyden i § 42 a, hvorefter Miljøministeriet kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktivitet, såfremt "udtømning eller udledning" (klapping) sker "i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf" (klaptilladelsen).

Det er Dansk Industris bekymring, at en sådan retsstilling vil betyde, at Miljøministeriet *de facto* vil kunne foretage arrest i skibe – der i øvrigt forudsætter en kendelse fra Fogedretten – i tilfælde, hvor der klappes i strid med vilkårene i en klaptilladelse, med fare for forurening til følge.

Henset til Miljøministeriets meget vide konklusioner vedrørende klappings forurenende påvirkning af havmiljøet, herunder at klappingsmateriale "*bidrager til øget forurening med næringsstoffer og miljøfarlige stoffer til havmiljøet*", er det vores bekymring og forståelse, at lovforslaget vil give Miljøministeriet en udvidet adgang til at anvendelse § 42 a.

Det bemærkes i den forbindelse, at klaptilladelsen typisk vil være udstedt til havnen, hvorfor rederiet ikke vil have indflydelse på vilkårene heri. Der er endvidere ofte flere entreprenører involveret i forbindelse med uddybningsarbejder, herunder hoved- og underentreprenører, og eftersom flere aktører arbejder under den samme klaptilladelse, anser Dansk Industri det derfor at være vigtigt, at alt ansvar for at overholde vilkår i klaptilladelser ligger hos tilladelsesindehaveren.

Borgerhenvendelser

Det bemærkes i øvrigt, at Miljøministeriet efter den foreslåede ordning, vil kunne meddele 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.

Ovenstående fremgangsmåde vil i praksis betyde, at Miljøministeriet ud fra en formodning på baggrund af en borgerhenvendelse, i yderste konsekvens, vil kunne udstede påbud efter § 42 a.

Et sejladsforbud som følge af et påbud, vil for et rederis skibe medføre et meget betydeligt tab, idet skibet ikke vil kunne udføre arbejde med tabt omsætning til følge. Samtidig vil rederiet skulle afholde omkostninger til skibets drift, herunder besætningslønninger, brændstof, forsikring, vedligehold m.v.

Dansk Industri skal her understrege, at myndigheders håndhævelsesakter skal ske på et oplyst og begrundet grundlag – officialprincippet. Derfor kan Dansk Industri ikke støtte når det foreslås, at myndighederne kan iværksætte påbud på baggrund af 'formodninger' alene. Indsamling af data kan ikke overlades til ikke-uvildig tredjemand, som foreslået.

Henset til de store konsekvenser, bør et så indgribende indgreb efter Dansk Industris opfattelse baseres på et mere tungtvejende grundlag end en "formodning" baseret på en borgerhenvendelse. Dette endvidere for at sikre forvaltningslovens proportionalitets- og legalitetsprincip.

Det er således vigtigt, at lovændringen ikke medfører en "forbindelse" mellem efterlevelse af havnens klappetilladelse og adgangen til indgreb overfor rederiets skibe.

Bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 5

Med ændringen indføres et generelt forbud mod klapping i områder, hvor vanddybden er under 6 meter.

Herudover gives Miljøministeriet bemyndigelse til at indføre konkrete forbud mod klapping i afgrænsede områder til brug for beskyttelse af naturgenopretningstiltag.

1) Kort over klappepladser

Det bemærkes indledningsvist, at Miljøministeriet bør udarbejde et kort over 6-meterlinjen langs dansk søterritorium. Dette med henblik på at sikre overblik over lovgivningens konkrete ændring

af klappladser i det danske søterritorium samt, hvilken betydning det har for eksisterende klappladser (Bilag 1 - [MOF Alm.del - Bilag 712: Kort over klappladser \(mst.dk\)](#)).

2) *Forskellig sammensætning af havbundsmateriale*

Lovforslaget ses endvidere ikke at tage højde for sedimentsammensætning af det havbundsmateriale, der klappes i det konkrete tilfælde. I lovforslaget konkluderes følgende i afsnit 2.2.1.1.:

”Klapning påvirker således de dyr og planter, der lever i det påvirkede område, og det deponerede materiale bidrager til øget forurening med næringsstoffer og miljøfarlige stoffer til havmiljøet.”

Det bemærkes først og fremmest, at der ved klapning i Danmark ikke sker en udledning af *”miljøfarlige stoffer”*.

En sådan konklusion er unuanceret, idet forskellige sedimentsammensætninger, i forskellige typer havbund, vil have forskellig indvirkning på havmiljøet. I konkrete tilfælde viser det sig endda, at klapning kan have positive indvirkninger på havmiljøet.

Lovforslaget belyser således ikke korrekt effekten af klapning, hvilket efter Dansk Industris mening strider mod grundlæggende principper for udarbejdelse af lovgivning.

3) *Klapning i praksis*

Lovforslaget indebærer endvidere et generelt forbud mod klapning på områder, hvor vanddybden er under 6 meter. Dette medfører en bekymring i forhold til fremtidige projektopgaver, der indebærer klapning af havbundsmateriale på disse områder.

Lovforslaget medfører eksempelvis usikkerhed om, hvorvidt muligheden for oprensning og klimasikring af kysten i det danske søterritorium vil blive begrænset som følge af det foreslåede generelle forbud mod klapning på områder, hvor vanddybden er under 6 meter. Dansk Industri skal derfor opfordre til, at der udarbejdes et kortmateriale, så man både i lovgivningsprocessen og efterfølgende i forbindelse med udstedelse af tilladelser vil kunne se, hvilke områder, der er omfattet af forbuddet.

Bemærkninger til økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Dansk Industri finder det aldeles u hensigtsmæssig, at der påføres erhvervslivet yderligere omkostninger som følge af øget administration. Relevante aktører bruger allerede i dag betydelige ressource og omkostninger til administration, ansøgninger, tilladelser og compliance med regler og forskrifter.

Dertil bemærkes at lovforslaget, vil kunne medføre betydeligt forøgede omkostninger for erhvervslivet, end antaget af Miljøministeriet (DKK 6,7 mio. + 1,2 mio. årligt), herunder i særdeleshed, hvis rederiets skibe kan påbydes fortsat sejlads på baggrund af borgerhenvendelser og formodninger for klapping i strid med klappetilladelser. I tilfælde af en *de facto* arrest vil tabet kunne beløbe sig til tocifret millionbeløb.

Derudover mangler lovforslaget at tage højde for, at en ændring af klappepladser vil medføre ændringer i sejladstid mellem projekt og klappeplads, hvilket alt efter de konkrete omstændigheder vil kunne medføre enten en besparelse eller øgede omkostninger forbundet til udførelsen af uddybningsarbejde i det danske søterritorium.

Beredskab og udledning fra CO2-lagringsplatforme

Lovforslaget mangler en redegørelse for hvordan det er afgrænset til og skal fortolkes i forhold til den godkendelsesprocedure, som for indvindingsplatforme skal gennemføre under direktivet om industrielle emissioner (revideret sommer 2024, [EUR-Lex - 02010L0075-20240804 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)). Endvidere bør Miljøvurderingslovens procedurer også inddrages i redegørelsen for, hvordan det formål, som havmiljøloven har, håndhæves uden overlap til anden lovgivning. Det er nødvendigt, at det er tydeligt, hvilke lovgivninger, som håndterer hvilke dele af en et projekt og dets faser, fra opbygning/projektering til drift.

Dansk Industri står gerne til rådighed for en uddybning af vores bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Dansk Industri



Jesper Sebbelin

Seniorchefkonsulent

Miljøministeriet

Scrubber høring – journalnummer 2023-5044

25. sept. 2024

Kære Tanja Lücking

Tak for muligheden for at kommentere på forslaget. Danske Rederier har følgende kommentarer til reguleringen af udledninger af scrubber vaskevand i danske farvande.

Generelt

Danske Rederier har for længst erkendt nødvendigheden af at drive virksomhed under hensyn til miljøet. Skibsfarten støtter stringent lovgivning og bifalder ny teknologi, der medregner miljø- og klimahensyn. Danske Rederier sætter en ære i at være en konstruktiv medspiller for myndighederne, uanset om det gælder miljø og klima eller andre af erhvervets rammevilkår.

I det konkrete tilfælde ærgrer Danske Rederier sig derfor over såvel forslaget som processen frem mod vedtagelse af den politiske aftale, hvor man ikke fandt anledning til at høre erhvervet behørigt før indgåelse.

Danske Rederier anerkender det kommende forbud mod udledning fra open loop-scrubbersystemer. Samtidig efterspørger erhvervet fortsat dokumentation for miljøpåvirkningen fra closed-loopsystemer samt miljøeffekten af at forbyde udledninger fra disse. Denne del af forbuddet fremstår desværre umiddelbart uden oplyst grundlag. Derudover fremsendes til ministeriets oplysning en række bemærkninger til yderligere oplysning af forslagets forventede konsekvenser, herunder for klima.

Mangel på håndhævelsesmuligheder er konkurrenceforvridende

Vi forventer, at det vil blive meget vanskeligt for de danske myndigheder at håndhæve kravet for skibe, der er i transit gennem danske farvande til og fra Østersøen. De danske myndigheder har ikke mulighed for at stoppe og inspicere skibe, der passerer i internationalt farvand, selvom skibene er under 12

sømil fra den danske kyst. Selv hvis et skib bruger open loop scrubber under passage i danske farvande og dette identificeres, vil danske myndigheder ikke kunne bede om en inspektion af skibet i den udenlandske havn, skibet anløber efterfølgende i fx Østersøen, da der er tale om danske særregler og ikke et IMO-krav. Således vil kravet kun kunne håndhæves over for skibe, der anløber dansk havn, og det vil være stærkt konkurrenceforvridende over for disse skibe. Samtidig kan de dårlige muligheder for håndhævelse af kravet resultere i en meget mindre miljøeffekt end forventet, da det kun er en lille del af de skibe, der passerer danske farvande, der rent faktisk anløber dansk havn.

Højere omkostninger end beregnet kan forventes

Miljøstyrelsen har gennemført et studie af de mulige økonomiske konsekvenser (Erhvervsøkonomiske konsekvenser af regulering af udledning af scrubber-vand) af den foreslåede regulering og har regnet på merudgiften for rederierne, når der skal brændes dyrere og mindre svovlholdigt brændstof inden for 12 sømil zonen. Er et skib 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. Dette skift kan ikke foregå samtidig med, at scrubberen stoppes, da der i en periode vil blive udledt for meget SO_x, 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, kan det konkluderes, at de økonomiske konsekvenser, der er udregnet i studiet, ikke kommer til at holde, og ergo vil de være væsentligt højere, end der er lagt til grund.

Forslaget har afledte klimakonsekvenser

Det anføres, at lovforslaget ikke forventes at have klimamæssige konsekvenser. Dette er ikke korrekt, da fremstillingen af lavsvovlsolie på raffinaderierne har en større klimaomkostning end fremstillingen af højsvovlsolie. Ifølge CE Delft studiet "Comparison of CO₂ emissions of MARPOL Annex VI compliance options in 2020" kan CO₂ merudledningen på raffinaderierne ved fremstilling af lavsvovlsolie væsentligt overstige 15% og i nogle tilfælde ligger merudledningen på 20-25%. Der er også en CO₂ merudledning ved at bruge en scrubber, og den ligger typisk på 2-3%. Netto er der således en klimaregning på minimum 12%-20% ekstra CO₂-udledning ved brug af lavsvovloliolen (uden scrubber). I forhold til miljø skal det forventes, 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 scrubbers.

Mangelfuld dokumentation for miljøeffekt af udledninger fra closed loop

Danske Rederier mener ikke, at miljøeffekten ved forbud mod udledninger af bleed off-vand fra closed loop scrubbers er underbygget. Vandet, der udledes fra closed loop systemer, er renere og mængden er ca. 300 gange mindre per kWh end den fra open loop systemer. I forarbejdet til lovudkastet henvises der til et studie foretaget af OSPAR, og dette studie indeholder stort set ingen data fra closed loop-systemer. Faktisk siger studiet eksplicit, at 99% af data stammer fra open loop scrubbers, men alligevel vælger man at udvide forbuddet til også at omhandle closed loop-systemer fra 2029. Danske Rederier vil anbefale, at dette genovervejes pba. de i dette høringssvar nævnte andre afledte effekter samt ud fra princippet om, at miljøgevinsten bør stå mål med omkostningerne for tiltaget. IMO's guidelines for risikovurdering (MEPC.1/Circ.899) bør anvendes, og ud fra denne fremgangsmåde skal der præsenteres valide data, som retfærdiggør forbuddet mod closed loop-systemer.

Behov for længere tid til omstilling

Danske Rederier mener, at der er behov for en længere indfasningen (sat til fire år) af forbuddet mod udledninger fra closed loop-systemer. Skibe følger en fem års-cyklus mellem tørdokninger. Derfor bør indfasningen som minimum løbe over fem år, således at rederierne har mulighed for at tilpasse skibenes udstyr inden deadline. Dette vil sikre, at alle når en dokning før de omfattes af de nye regler.

IMO-regulering bør være udgangspunktet

Danske Rederier vil gerne minde om, at det som udgangspunkt er i IMO, der laves regler for indretning og drift af skibe. Regler, der vedtages i IMO, kan bedre håndhæves, da der er bred opbakning til dem fra medlemslandene og dermed mindre risiko for at ende i en situation som denne, hvor et regelsæt ikke kan håndhæves effektivt.

Opsummering

Da reglerne ikke kan håndhæves, er der en overvejende risiko for, at de i bedste fald vil få en meget lille effekt på vandkvaliteten, da størsteparten af skibene, der sejler i danske farvande, ikke anløber dansk havn. Det foreslåede forbud kan i tillæg forventes at medføre en negativ effekt på klima generelt og luftkvalitet (lokalt).



DanskeRederier



FærgeRederierne

Omkostninger for de rederier, der anløber dansk havn, vurderes at være under-
vurderet, og den manglende mulighed for håndhævelse vil medføre en konkur-
renceforvriddning for de skibe, der anløber danske havne og transporterer gods
til og fra Danmark.

Med venlig hilsen

Per Winther Christensen
Teknisk Chef

Oslo, 25.09.24

Comments to the Danish draft proposal to amend the Danish Act on the Protection of the Marine Environment 2023

The Norwegian Shipowners Association appreciates the opportunity to provide feedback on the amendment of the Act on the Protection of the Marine Environment, which gives the Minister of the Environment the legal basis to regulate on the discharge from exhaust gas cleaning systems (EGCS) on ships.

We support the Danish Ministry of the Environment's commitment to regulating emissions from the maritime sector. The Norwegian Shipping Association is generally positive to stricter environmental requirements that contribute to the sustainable management of marine nature. However, it is important that the measures are implemented on a sound scientific basis and are in accordance with international regulations. It is also paramount that industry is given sufficient lead time in order to securing compliance with new regulations without compromising operational viability.

Regulations should be harmonized at the international level

While we understand and appreciate the Danish authorities' commitment to protecting the marine environment it is crucial to emphasize the need for a harmonized international regulatory framework. Shipping is inherently global, and discrepancies in environmental regulations between countries can lead to operational inefficiencies and distortions in competition.

It is essential that regulations concerning EGCS, including any restrictions on discharge, are uniformly implemented through the International Maritime Organization (IMO), the global standard-setting body for the shipping industry. The IMO has already developed a comprehensive framework through MARPOL Annex VI to regulate air emissions from ships and manage washwater discharges from scrubbers. Any additional national-level regulations risk creating a patchwork of standards, leading to confusion, higher compliance costs, and potential rerouting of vessels to avoid stricter national rules.

A consistent global approach under the IMO ensures fair competition, prevents carbon leakage, and fosters an efficient transition toward greener technologies in a balanced manner, without undermining the operational viability of the international shipping sector. Thus, we encourage Danish authorities to engage with the IMO to address concerns about



EGCS discharge through globally recognized standards rather than national initiatives that could fragment regulatory efforts.

Ensuring innocent passage of foreign ships

We are aware of the submission from The International Chamber of Shipping (ICS) and would hereby strongly urge the Danish Ministry of Environment to carefully consider safeguarding that the national regulations are in line with Denmark's international obligations.

Insufficient time before implementation

The proposal suggests that the regulation for ships with exhaust gas cleaning systems (EGCS) that operate in open operation will enter into effect from 1. July 2025. The short deadline between the announcement of the regulation in August 2024 and the proposed implementation date will be challenging to meet, as retrofitting of ships with EGCS is technically complicated and demanding, and waiting time must be expected both for the purchase of equipment and for qualified shipyards that can carry out the work itself. Meeting this short deadline without compromising operational viability will be challenging for the industry.

Unclear scientific basis

The proposal suggests that the regulation for ships with EGCS that operate in closed operation will enter into effect from 1. July 2029.

There is significant disagreement regarding the scientific basis for regulating the discharge from EGCS making it difficult to draw firm conclusions about long-term environmental risks. For example, the emissions factors (EFs) used to calculate the environmental impact of discharges from EGCS vary across studies, leading to uncertainty of the overall environmental impact of the discharge.

Studies on the environmental effects of discharge from EGCS in closed-loop operation are also more limited. Because fewer ships have installed closed-loop systems compared to open-loop systems, there is limited data on the long-term environmental consequences, especially with regard to waste disposal practices. Furthermore, the effectiveness and environmental performance of closed-loop systems can vary significantly based on the design of the scrubber, the operational conditions, and the water chemistry, which makes it difficult to generalize findings across different ships and operating environments.

We believe that it is essential that any regulations banning the discharge from EGCS are grounded in robust scientific evidence. A regulation without a sound scientific basis risks imposing unnecessary burdens on shipowners and the maritime industry, potentially stifling innovation and the adoption of cleaner technologies. Furthermore, it is crucial to differentiate between various systems based on their actual environmental impact to ensure that regulations are effective, proportionate, and support the broader goal of reducing pollution without creating unintended consequences.



Therefore, we recommend that the regulation for ships with ECGS that operate in closed operation is postponed until there is a thorough understanding of the potential environmental effects.

Thank you for considering our input. We remain available for further discussions and collaboration to refine the regulation for the benefit of the maritime industry and the environment.

Yours sincerely,

Helene Tofte
Director of International Cooperation and Climate

Miljøministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 26
1220 København K

19. september 2024

Høringssvar, Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, J.nr. 2023-5044.

Tænketanken Hav takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med ændring af Havmiljøloven. I det følgende inddeler vi vores kommentarer i de samme afsnit, som angives i høringsbrevet.

Overordnet ser vi mange gode elementer blandt de foreslåede ændringer.

Klapning

Forbud mod klapning i vanddybder under 6 m

Tænketanken Hav hilser et generelt forbud mod klapning på havdybder under 6 m velkommen. De lavvandede farvande udgør generelt værdifulde habitater med potentielt høj biodiversitet. Det gælder både fx ålegræsengene og barbundssamfundene. I den forbindelse vil vi opfordre til at den påtænkte model med undtagelser for Limfjorden blive så restriktiv som muligt.

Forbud mod klapning i afgrænsede områder

Tænketanken Hav hilser sådanne forbud velkommen. Vi opfordrer til at man ikke blot afstår fra (forbyder) klapning i særligt sårbare og/eller økologisk set værdifulde havområder, men at man også samler klapningerne i særlige havområder, som generelt udlægges til intensiv anvendelse. I den forbindelse vil vi henvise til vores anbefalinger fra april 2022: "Anbefalinger til en økosystembaseret havplan med stærkere fokus på naturbeskyttelse", særligt vores anbefalinger om at inddele det danske havområde i fire zoner, hvor af en *Zone 4: Kraftig påvirkning. Meget begrænsede områder inden for zone 3 (fx råstofindvinding, klapning, landindvindinger, inddæmmede øer, punktkildeudledninger, platforme, lossepladser for dumpet ammunition, områder til bortsprængning af miner, områder defineret som "godt økologisk potentiale" osv.). Der bør sættes et maksimalt arealmål herfor. Områderne skal være så begrænsede i areal, at deres presfaktorer ikke kombineret vil forhindre opnåelse af en god tilstand i havet.*

Påbud om udjævning af toppe af klapmateriale

Tænketanken Hav hilser det velkomment at indføre mulighed for at give sådanne påbud.

Anden bortskaffelse og udledning af stoffer til havet, herunder CO₂-lagringspaltforme

Tænketanken Hav hilser velkommen at geologisk lagring af CO₂ i fremtiden påtænkes reguleret efter de samme regler som gælder for fx olie- og gasudvinding. Vi har ikke dermed sagt at vi nødvendigvis findes disse regler fyldestgørende, men det er et spørgsmål som kan tages op i andre sammenhænge.

Marin geoengineering

Tænketanken Hav vil gerne opfordre til den største tilbageholdenhed med hensyn til at give tilladelser til *marin geoengineering*, især *ocean fertilization*. De danske farvande er generelt præget af eutrofiering, altså konsekvenserne af høje udledninger af næringsstoffer, som er en af de væsentligste presfaktorer, måske den væsentligste presfaktor på det danske marine miljø. I den situation bør *ocean fertilization* ikke overvejes som løsning på CO₂-krisen.

Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen,

Søren Laurentius Nielsen
Faglig programchef, Marin Forurening

Julie Emma Schade

Fra: Henning Mørk Jørgensen <hmj@dn.dk>
Sendt: 24. september 2024 17:47
Til: mim@mim.dk; tanjl@mim.dk; juems@mim.dk
Cc: Jens Anton Tingstrøm Klinken; Claus Garde Bergmann
Emne: DN høringssvar til høring om Lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet - j.nr 2023-5044
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til ændring af havmiljøloven.pdf

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Miljøministeriet har sendt Lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet i høring med frist til 25. september.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) har følgende kommentarer til lovforslaget:

Lovforslaget rummer en lang række ændringer – jf. titlen i høringsbrevet

” Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (Forbud mod udledning af vand fra røggasrensesystemer på skibe, forbud mod klappning i vanddybder under 6 meter og i nærmere afgrænsede områder, regulering af udledninger til havet fra offshore CO2-lagringsplatforme og marin geoengineering m.v.)

De fleste af disse ændringer har været drøftet i offentligheden og DN har ingen bemærkninger til disse.

Men under titlens ”m.v.” gemmer sig dette punkt, som DN finder betænkeligt:

2.6. Forhåndstilladelse til anvendelse af dispergeringsmidler til bekæmpelse af olieforurening i særlige tilfælde

Det fremgår at der skal kunne gives forhåndstilladelse til brug af dispergeringsmidler når der er tale om særlige omstændigheder. Særlige omstændigheder vil f.eks. være i tilfælde, hvor det på grund af mængden af olie eller særlige forhold som hård vind og høje bølger mm. gør almindelige bekæmpelsesmetoder utilstrækkelige, særligt i forhold til beskyttelsen af f.eks. et fuglebeskyttelsesområde, Natura 2000-område eller lignende særligt havområde.

Grunden til DNS betænkelighed er at det danske beredskab overfor olieforurening er mildest talt utidssvarende og utilstrækkeligt.

DN skal således påpege følgende forhold:

1. DN kan konstatere at vi her 20 år efter olieulykken i Kadetrenden og den efterfølgende store debat om det mangelfulde danske beredskab stadig har præcis de samme olieberedskabsskibe og at man først i 2021 er gået i gang med en ”udvikling af en ny skibstype til mange formål”
2. i 2001 og siden har det flere gange af kyndige fra Søværnet været påpeget at olieskibene ikke lever op til HELCOMs krav til et olieberedskab. Kravene er ganske enkelt at det drejer sig om at nå frem til en forurening så hurtigt som muligt og få inddæmmet og opsamlet så store mængder af olien så hurtigt som muligt.

3. De gamle danske miljøskibe kan ikke bemannes til start så hurtigt som krævet, de kan heller ikke sejle særligt hurtigt – 10-12 knob – og derfor ikke nå hurtigt frem til olieulykker, de er ikke gastætte, så de kan ikke påbegynde olieoptagning før oliens lette fraktioner er dampet af pga eksplosionsfare, de har flydespærringer, der ikke dur i bare lidt hårdt vejr og deres besætninger er ret uerfarne (pga manglende karrierevej i beredskabet)
4. Samtidigt står vi i Danmark med en kombination af meget tæt skibstrafik i de snævre danske farvande og en stor sårbarhed af farvandene overfor olieforurening, med store lavvandede områder, der tiltrækker kæmpe fugleforekomster og er opvækstområder for store fiskebestande. Olieforureninger har derfor potentielt katastrofale konsekvenser i danske farvande.
5. DN finder det uansvarligt og ude af proportioner at DK ikke har et topmoderne beredskab og udstyr, men på mere end 20. år henviser til at vi samarbejder med Sverige, Tyskland, Holland. Vi kan ikke overlade det til andre at leve op til et effektivt beredskab og hvem siger nabolandene i en given situation er i stand til at prioritere olieudslip i danske farvande? Og hvad kan vi i øvrigt selv bidrage med i sådan et samarbejde?
6. Danmark har et godt trafiksepareringssystem og skibsfarten følges elektronisk og med kontakt i danske farvande, så den del virker fint. MEN når ulykken sker – og ikke hvis, for det gør den på et tidspunkt – så er vi håbløst forældet udrustet og har nu været det i årtier.
7. Det sidste det nødlidende og ekstremt trængte danske havmiljø har brug for er massiv olieforurening oveni

Det er i det lys DN frygter 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.

Det turde fremgå af ovenstående at ”særlige omstændigheder” vil optræde ganske hyppigt med det eksisterende beredskab.

Derfor anser DN det for særdeles betænkeligt hvis der gives forhåndstilladelser til brug af dispergeringsmidler med det nuværende danske olieberedskabsniveau.

Venlig hilsen

Henning Mørk Jørgensen

Rådgiver vandmiljø, hav- og fiskeripolitik

Danmarks Naturfredningsforening

Masnedøgade 20

2100 København Ø

Tlf.: +45 39 17 40 00

Mobil: +45 31 19 32 35

E-mail: hmj@dn.dk



Fra: DN Hovedpostkasse <dn@dn.dk>
Sendt: 29. august 2024 15:07
Til: Henning Mørk Jørgensen <hmj@dn.dk>
Emne: VS: Offentlig høring om Lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Fra: Stinus Amtrup Kruse <stakr@mim.dk>
Sendt: 28. august 2024 11:32
Cc: Tanja Lücking <tanjl@mim.dk>; Julie Emma Schade <juems@mim.dk>
Emne: Offentlig høring om Lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Kære høringsparter

Hermed sendes nedenstående 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 CO₂-lagringsplatforme og marin geoengineering m.v.)"* i offentlig høring.

Miljøministeriet skal venligst anmode om at modtage eventuelle høringssvar senest **den 25. september 2024**.

Høringssvar

- Udkast til lovforslag er sendt i høring hos de parter, der fremgår af vedlagte høringsliste. Høringsmaterialet er tillige lagt på høringsportalen: www.hoeringsportalen.dk.
- Høringssvar bedes sendes til mim@mim.dk med kopi til tanjl@mim.dk og juems@mim.dk med angivelse af journalnummer 2023-5044 i emnefeltet. Høringen gennemføres i perioden fra den 28. august 2024 til den 25. september 2024

Det bemærkes, at vedlagte udkast til lovforslag stadig undergår lovteknisk bearbejdning og korrektur. Høringsparternes svar vil blive sendt til Miljø- og Fødevareudvalget i Folketinget og vil desuden blive offentliggjort på Høringsportalen efter endt høring.

Ved afgivelse af høringssvar gives der samtykke til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og mailadresse.

Spørgsmål

- Spørgsmål vedrørende klapning, beredskaber, marin geoengineering, klageregler, udledninger fra CO₂-lagringsplatforme kan rettes til Tanja Lücking på telefon 20 35 31 55 eller mail tanjl@mim.dk.
- Spørgsmål til ændringer vedrørende udledning af scrubbevand, digital kommunikation og ændringer af ballastvandgebyr kan rettes til Julie Schade på telefon 21 29 14 87 eller mail juems@mim.dk.

Venlig hilsen

Stinus Amtrup Kruse

Studentermedhjælper | Vild natur og biodiversitet
+45 23 82 84 53 | stakr@mim.dk

Miljøministeriet

Departementet | Frederiksholms Kanal 26 | 1220 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | mim@mim.dk | www.mim.dk
[Facebook](#) | [Twitter](#) | [Instagram](#) | [LinkedIn](#) | [Youtube](#) | [Privatlivspolitik](#)

Miljøministeriet
Vild Natur og Biodiversitet
J.nr. 2023 - 5044
mim@dma.dk; tanjl@mim.dk; juems@mim.dk



25. september 2024

Sagsnr.2024-013577

Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Nytorv 9
5500 Middelfart
www.middelfart.dk
Niels Ole Præstbro

Telefon +45 8888 5500

Havmiljøet og havnaturen i de indre danske farvande er under pres som følge af mange presfaktorer, og derfor er der behov for flere indsatser. Naturpark Lillebælt er Danmarks største naturpark og et samarbejde mellem kommunerne: Middelfart, Fredericia og Kolding. Et samarbejde om et bedre havmiljø og en natur i balance.

Vi forholder os positive over for lovforslagets ændringer, da udledninger fra scrubbevand og klapning er aktuelle presfaktorer i Lillebælt. Naturpark Lillebælt støtter op om, at klapning kan forbydes i områder, hvor der gennemføres naturgenopretningstiltag, herunder i marine nationalparker, og for at beskytte gyde- og opvækstområder for fisk og bunddyr jf. pkt. 2.2.2.3 i bemærkningerne til lovforslaget.

Naturpark Lillebælt opfordrer til at indføre forbud mod klapning i hele Lillebælt.

Baggrunden herfor er, at der forekommer klappladser i både den nordlige og sydlige del af Lillebælt, hvor der årligt er iltsvindshændelser. Klapmateriale har ofte et højt indhold af organisk materiale (gytje), som har en lav faldhastighed. Kombinationen med høje strømhastigheder i Lillebælt fører til, at organisk materiale spredes langt uden for klappladsområderne. Klappning medfører derfor øget iltforbrug i de omkringliggende områder, hvor der årligt observeres iltsvind.

Ved klappladsen ud for Trelde Næs (K_164_01) er der sket en væsentlig stigning i klappængderne de seneste år. Sedimentspredning ifm. klappning ved K_164_01 fører potentielt til sedimentaflejring i værdifulde kystvandområder (f.eks. Kasser Odde Flak og Natura 2000-området N108), som følge af dynamiske hydrografiske forhold i Nordlige Lillebælt og Vejle Fjord. Vindretningerne og –styrken har bl.a. betydning for strømretningen, som kan føre sediment ind på lave vanddybder i ydre Vejle Fjord. Miljøstyrelsen og NIRAS bekræftede disse strømnings- og spredningsforhold i hhv. klaptilladelsen til Motorbådsklubben Kappelsbjerg (Miljøstyrelsen, 2022) og i VVM af ny jernbaneforbindelse ved Vejle Fjord (NIRAS, 2016).

Ved oprettelse af nye klappladser stilles der krav til forundersøgelser (Miljøstyrelsen, 2020). Klappladserne i Lillebælt blev oprettet under amterne, men det fremgår ikke hvilket datagrundlag, som ligger bag udpegningerne. Naturpark Lillebælt er bekymret for, at vidensgrundlaget bag klappladserne generelt er forældet og ikke tager tilstrækkeligt hensyn til sårbar havnatur. Nærværende lovforslags forbud mod klappladser, som ligger ved vanddybder <6 meter, og potentielt i nærheden af marine naturgenopretningsområder samt gydeområder, vurderes at gavne den kystnære havnatur. Dog bør klappladserne i Lillebælt vurderes ud fra nyere viden omkring hydrografi og sedimentspredning, da klapmateriale her spredes langt fra klappladsernes områdeafgrænsning. Derfor er det væsentligt at vurdere de geofysiske og biologiske havbundsforhold i nærområdet til klappladserne. Især med henblik på beskyttede og trawlfri områder i Lillebælt, værdifuld havnatur som Kasser Odde Flak og Flækøjet Flak samt igangværende marine naturgenopretningsprojekter.

Naturpark Lillebælt mener ikke, at der kan meddeles tilladelse til klapning så længe, at de eksisterende klappladser ikke er revurderet ud fra de nye krav.

Referencer:

Miljøstyrelsen, 2020. Faglig beskrivelse af klapområdet. Miljø- og Fødevareudvalget 2019-20. MOF Alm. del - Bilag 712.

Miljøstyrelsen, 2022. Kappelsbjerg indsejlings- og bådpladsområde, Klaptilladelse. Miljøministeriet, Miljøstyrelsen. Erhverv, Ref. CHEBH, J.nr. 2020 – 57180, Den 30. november 2022.

NIRAS, 2016. VVM-undersøgelse for ny jernbaneforbindelse på tværs af Vejle Fjord Kortlægningsrapport – Del 2 Marine forhold.

Julie Emma Schade

Fra: Lene Bast Larsen <Lene.Bast@lemvig.dk>
Sendt: 24. september 2024 15:34
Til: 'mim@mim.dk'
Cc: 'tanjl@mim.dk'; 'juems@mim.dk'
Emne: Journalnummer 2023-5044, svar på offentlig høring om Lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til ændring af havmiljøloven.pdf

Til Miljøministeriet

Lemvig Kommunes høringssvar vedr. sag 2023-5044, lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, forslag om forbud mod klapping i vanddybder under 6 meter.

Lemvig Kommune er afgrænset af Limfjorden mod nord og med udløb til Vesterhavet ved Thyborøn. I Kommunen findes der adskillige havne med både fritids- og Erhvervsaktiviteter, her kan nævnes Remmerstrand Havn, som både er erhvervs- og fritidshavn, Lemvig Marina, Thyborøn Havn, som er Kommunens store erhvervshavn med mange arbejdspladser, Thyborøn-Agger Færgelejer med sejllrende, Lemvig Havn, som rummer mange fritidsbåde og mindre erhvervsbåde.

Lemvig Kommune ejer bl.a. Thyborøn-Agger Færgefart sammen med Thisted Kommune, hvor overfarten er vigtig at opretholde for udvikling af området mod vest. Her transporteres årligt 7.000 lastbiler, 60.000 personbiler og 150.000 passagerer. Færgeruten er en del af "Den grønne kystvej", som strækker sig fra Holland til Stavanger i Norge.

Der foretages jævnligt og nogle steder hvert år oprensning af store mængder af sand fra indsejlinger, sejlløb og bassiner for at kunne opretholde en sikker overfart, bassindybde m.v. på de respektive lokaliteter.

Ift. driften af Thyborøn-Agger Færgefart, Lemvig Havn og Lemvig Marina søger vi jævnligt om tilladelser til bypass af oprenset sediment fra sejllrender og havnebassiner, uddybninger af sejllrender med klapping af materialet, nyttiggørelse på land og evt. bortskaffelse af forurenede sediment på land, hvor henholdsvis Kystdirektoratet og Miljøstyrelsen er myndighed.

Ift. høringsbrevet betragter vi udelukkende, at der er fremsat forslag om forbud mod klapping i vanddybder under 6 meter og ikke forbud ift. bypass.

Lemvig Kommune kan have et behov for uddybning af sejllrender særligt ved Thyborøn Agger Færgefart, som gør at vi får behov for at ansøge om klapping af rent sediment/sand efter en vurdering hos den respektive myndighed. Hvis vi ikke længere kan opnå tilladelse til klapping på Gåsholm Plads (K_156_14) i Limfjorden, vil det betyde en relativ større udgift til transport af sedimentet til klappads Agger (K_161_02). I vores tilfælde er der tale om ansøgning om relative begrænsede mængder til klapping.

Det fremgår af høringsbrevet side 17 nederst, at "Aftaleparterne er videre enige om, at der i bl.a. Limfjorden er særlige forhold som en lav gennemsnitsdybde og lang afstand til alternative klappads, som indebærer, at der fortsat skal være mulighed for at klippe på lavere vanddybder end 6 meter".

Dette vil Lemvig Kommune gerne støtte op om, idet en klapping på Agger klappads fremfor Gåsholm klappads fordyrer et mindre havneprojekt væsentligt. Denne vurdering bør også foretages ud fra proportionalitetsprincipperne, og særligt ift. den store sediment transport der pågår igennem kanalen ved Thyborøn.

Derfor anbefaler Lemvig Kommune, at Lovforslaget tager hensyn til ovenstående argumenter og fastholder at der fortsat skal være mulighed for klapping på lavere vanddybder end 6 meter i Limfjorden i Lemvig Kommune.

Med venlig hilsen

Lene Bast Larsen
Projektleder
Natur og Miljø



Lemvig Kommune Telefon: 9663 1200
Rådhusgade 2 Direkte: 9663 1118
DK-7620 Lemvig Mobil: 61543750
www.lemvig.dk Mail: Lene.Bast@lemvig.dk

Folkemøde om uddannelse Uddannelsesdebatten

26. og 27. september 2024

Intelligent uddannelse...

Sendt: 28. august 2024 11:32

Cc: Tanja Lücking <tanjl@mim.dk>; Julie Emma Schade <juems@mim.dk>

Emne: Offentlig høring om Lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Kære høringsparter

Hermed sendes nedenstående 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 CO₂-lagringsplatforme og marin geoengineering m.v.)*" i offentlig høring.

Miljøministeriet skal venligst anmode om at modtage eventuelle høringssvar senest **den 25. september 2024**.

Høringssvar

- Udkast til lovforslag er sendt i høring hos de parter, der fremgår af vedlagte høringsliste. Høringsmaterialet er tillige lagt på høringsportalen: www.hoeringsportalen.dk.
- Høringssvar bedes sendes til mim@mim.dk med kopi til tanjl@mim.dk og juems@mim.dk med angivelse af journalnummer 2023-5044 i emnefeltet. Høringen gennemføres i perioden fra den 28. august 2024 til den 25. september 2024

Det bemærkes, at vedlagte udkast til lovforslag stadig undergår lovteknisk bearbejdning og korrektur. Høringsparternes svar vil blive sendt til Miljø- og Fødevareudvalget i Folketinget og vil desuden blive offentliggjort på Høringsportalen efter endt høring.

Ved afgivelse af høringssvar gives der samtykke til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og mailadresse.

Spørgsmål

- Spørgsmål vedrørende klapning, beredskaber, marin geoengineering, klageregler, udledninger fra CO₂-lagringsplatforme kan rettes til Tanja Lücking på telefon 20 35 31 55 eller mail tanjl@mim.dk.

- Spørgsmål til ændringer vedrørende udledning af scrubbervand, digital kommunikation og ændringer af ballastvandgebyr kan rettes til Julie Schade på telefon 21 29 14 87 eller mail juems@mim.dk.

Venlig hilsen

Stinus Amtrup Kruse

Studentermedhjælper | Vild natur og biodiversitet

+45 23 82 84 53 | stakr@mim.dk

Miljøministeriet

Departementet | Frederiksholms Kanal 26 | 1220 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | mim@mim.dk | www.mim.dk

[Facebook](#) | [Twitter](#) | [Instagram](#) | [LinkedIn](#) | [Youtube](#) | [Privatlivspolitik](#)

23. september 2024

Vedr. Miljøministeriets ”Forslag til Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (Forbud mod udledning af vand fra røggasrensesystemer på skibe, m.m.)”

Høringssvar til totalforbud mod udledning fra scrubbere i danske farvande

Danske Maritime ønsker hermed at udtrykke bekymring over regeringens planer om et totalforbud mod udledning fra scrubbere i danske farvande. Det påpeges endvidere, at der er faktuelle fejl i lovforslaget.

En teknologi udviklet efter politisk ønske og med diverse grønne gevinster: Scrubbere er en internationalt anerkendt teknologi til reduktion af svovlforurening og blev netop udviklet med støtte fra Miljøministeriet for at håndtere disse miljøudfordringer. Teknologien har også vist sig at kunne afhjælpe en række andre klima- og miljømæssige udfordringer og er essentiel, da den nedbringer skibsfartens samlede klima- og miljøpåvirkning, hvor fossile brændstoffer fortsat vil finde anvendelse mange år frem. Den reducerer emissioner fra både nuværende og fremtidige ”grønne” brændstoffer, som heller ikke er uden klima- og miljøbelastning. Et andet vigtigt opmærksomhedspunkt er, at der i forbindelse med opsamling af CO₂ (carbon capture) skal anvendes røggasrensningsteknologi, hvilket gør scrubbere centrale i fremtidens klimavenlige skibsfart. En holistisk tilgang til regulering af skibenes miljøpåvirkning bør derfor prioriteres frem for at forhindre brugen af specifikke teknologier. Teknologineutralitet er et væsentligt princip ved forhandling af ny regulering, og dette princip tilsidesættes med et forbud. Alternativet til en scrubber er at anvende lavsvovlholdigt brændstof, hvorved førnævnte positive effekter og muligheder forsvinder. Samtidig er lavsvovlholdigt brændstof meget energitungt at producere, da svovlets kovalente bindinger er svære at bryde, og ser man samlet på klimaaftrykket inkl. produktionsfasen, overstiger CO₂- emissionerne ved brug af lavsvovlholdigt brændstof de emissioner, der ses ved brugen af traditionelt brændstof + en scrubber.

Udenlandsk kritik: Det danske lovforslag vækker også negativ opmærksomhed i udlandet: I et notat fremhæver Danske Maritimes hollandske søsterorganisation NMT, at Holland (Dutch Government) giver deres formelle støtte omkring carbon capture teknologien (som kræver anvendelse af scrubberteknologi). Den hollandske regering fremhæver carbon capture som vigtigt i forbindelse med reduktion af den globale klimabelastning, og regeringen støtter op om at opbygge stabile systemer, som påskønner denne teknologi og muliggør en positiv business case.

Manglende inddragelse i den politiske proces: Danske Maritime og danske producenter af scrubberteknologi har deltaget aktivt i det faglige arbejde. Alligevel er en række tekniske og faktuelle input ikke blevet inddraget. Dette er problematisk, da den politiske debat dermed hviler på et forkert grundlag, hvor bæredygtighed ses i et snævert perspektiv fremfor en helhedsorienteret vurdering af miljø-, klima- og erhvervmæssige perspektiver. I stedet burde lovforslaget rumme tiltag med skærpede krav til emissioner og udledninger, hvilket industrien kan tilpasse sig. Politisk indblanding i valg af specifikke teknologier vil være skadelig for innovation og udvikling, mens en teknologineutral tilgang vil sikre de bedste løsninger for miljøet. Scrubbere giver også en bedre mulighed for at

kontrollere og håndhæve emissioner effektivt, hvilket ikke er muligt, hvis skibe i stedet anvender lavsvovlholdigt brændstof. Aktuelt udestår også en afklaring af, hvorledes kontrollen skal ske i praksis, da gennemsejlsende international skibstrafik ikke kan kontrolleres, medmindre den anløber dansk havn.

Økonomiske og sundhedsmæssige konsekvenser: Et forbud vil få store økonomiske konsekvenser for den maritime sektor og kan hæmme investeringer i fremtidige grønne teknologier. Når virksomheder investerer store summer i teknologisk udvikling, forventes det, at denne teknologi har en fremtid på markedet. Et pludseligt politisk skift, som forbuddet repræsenterer, vil skade investeringslysten og føre til, at innovationen flyttes til andre lande, der har mere stabile grønne ambitioner.

Samtidig vil et forbud på scrubbere – udover den beskrevne anvendelse – ikke løse udfordringen med luftforurening. Verdenssundhedsorganisationen (WHO) har i 2022 vurderet, at luftforurening forårsager 6,7 millioner for tidlige dødsfald årligt. 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.

Faktuelle fejl i lovforslaget: Det skal samtidig påpeges, at der i lovforslaget på side 13-14 står følgende: "Røggasrensesystemer i lukket operation recirkulerer vaskevandet, akkumulerer slam og udleder en lille, men koncentreret syreholdig mængde vaskevand." Dette er faktisk forkert. Vandet kan ikke være syreholdigt, da det er en delmængde af cirkulationsvandet, der skal opfange svovlen og skal som minimum have en neutral pH-værdi for at virke. Bleed off er typisk mellem pH 7,5 til 8,5, enkelte gange højere.

Vandet bliver ikke udledt pga. surhedsgraden, men fordi det indeholder for mange salte, som vil udfælde i systemet, hvis koncentrationen af dem ikke holdes nede. Derfor udblødningen. Så at skrive "koncentreret syreholdig mængde vaskevand" i relation til lukket operation er direkte forkert, for pH er netop ikke under 7,0. Ved stuetemperatur betyder en pH på 7 en neutral vandig opløsning, mens højere og lavere pH indikerer hhv. basisk og sur. Syre har pH under 7,0 og base har pH over 7,0.

Det bekymrer både Danske Maritime og vores medlemsvirksomheder med dette speciale, at Miljøministeriet tilsyneladende ikke kender teknologien tilstrækkeligt godt.

Opfordring til ændring af lovforslaget: Danske Maritime opfordrer til, at regeringen ændrer forslaget om et totalforbud mod udledning fra scrubbere og i stedet for udarbejder strenge, men fair, krav til emissioner og udledninger. Vi anbefaler, at man tilstræber en langsigtet og teknologineutral tilgang, der giver plads til, at industrien selv kan finde de bedste løsninger til at reducere klima- og miljøpåvirkningen fra skibsfarten. Scrubberteknologien er essentiel for fremtidens grønne skibsfart og bør ikke obstrueres, men i stedet anvendes som et vigtigt redskab i kampen for et bedre klima og miljø.

På vegne af Danske Maritime

Valdemar Ehlers

Consultation Response Regarding the Ban on Open-Loop Scrubbers

We at Finnlines would like to thank you for the opportunity to give a statement regarding the ban of scrubber wash water discharges in the Danish waters. We would like to start by emphasizing that we understand and acknowledge the importance of protecting the marine environment. As a company, we have always prioritized compliance with environmental regulations and have made significant investments in open-loop scrubbers based on international legislation, which approved them as a sustainable solution for reducing sulphur dioxide emissions.

In principle, we do support the recent proposals to ban open-loop scrubber wash water discharges made by not only Denmark but also some other Baltic states. However, we see that companies like us, whose investments in scrubber technology were made in good faith and with the expectation of long-term use, should be given enough time to adapt to the changing regulation. The proposal to ban the use of open-loop scrubbers next year puts us in a difficult position. We are now facing a potential devaluation of our investments. In our view, this affects strongly to the market competition placing us at an unfair disadvantage compared to competitors who have not chosen this technology. Implementation of the ban in mid-2025 does not give us enough time to convert open-loop scrubbers to closed loop scrubbers. A conversion can be only made in a ship's next scheduled dry dock, that is depending on the ship, between 1-5 years from now.

When closed-loop scrubber utilization is not an option, the ships are forced to changeover to low sulphur fuel. In this respect, it is not clearly stated in the proposal, how the ban in territorial waters would affect to the ships in transit through Storebelt and Oresund as well as when passing by Bornholm. Requirement for vessels to carry out extra fuel changeovers even if only shortly passing through Danish waters should not be placed lightly. Fuel changeover from HFO to low sulphur fuel oil during a voyage is not a fast and easy operation. It creates always an additional risk for technical failures and thus a safety risk. In case no changeover was made, trying to avoid territorial waters in densely trafficked area such as the traffic separation scheme outside Bornholm could also lead to hazardous navigational situations. The risks related to changeovers and avoiding Danish waters in this case would be much bigger than positive environmental effects gained.

Finnlines is a major roro and ropax ship operator in the Baltic Sea and North Sea and several of our ships pass daily through the Danish waters, calling also weekly Danish ports. Especially on our routes from Travemünde to Aarhus and from Travemünde to Malmö, our vessels carry major part of the rolling cargo which would otherwise be transported via roads through Denmark. For us, modal shift from sea to road is a real threat, if our pricing cannot compete with the road option. The new environmental regulations, ETS, FuelEU Maritime and now scrubber discharge bans will force us to increase our service charges significantly during the next few years, which may result an unwanted modal shift.

In conclusion, we fully understand the need to protect the marine environment and support the initiatives for it. However, in order to avoid additional safety risks and excessive extra costs, which would distort market competition and cause a risk for modal shift from sea to road, we see that a transition period of 3-5 years would be essential for the existing ships with scrubbers. Also, we see that despite the ban, the vessels should be allowed to pass through short distances of the Danish waters without having to do extra fuel changeovers.

We would also like to invite relevant personnel from the Ministry of Environment to visit one of our ships equipped with open-loop scrubbers when it is in port in Aarhus, to gain insight into how the systems operate in practice. This will also provide an opportunity to see that the installation of closed-loop scrubbers is neither

a simple nor a quick task, as the required equipment must be specially manufactured and tailored to each vessel.

We hope this invitation will contribute to a better understanding of the challenges we face, and we look forward to continued dialogue regarding a fair transition arrangement.

Oversat til dansk

Vi hos Finnlines vil gerne takke jer for muligheden for at afgive en hørings svar vedrørende forbuddet mod udledning af scrubber-spildevand i de danske farvande. Vi vil gerne starte med at understrege, at vi forstår og anerkender vigtigheden af at beskytte havmiljøet. Som virksomhed har vi altid prioriteret overholdelse af miljøreglerne og har foretaget betydelige investeringer i open-loop scrubbere baseret på international lovgivning, som har godkendt dem som en bæredygtig løsning til at reducere svovldioxidudledninger.

I princippet støtter vi de seneste forslag om at forbyde udledning af scrubber-spildevand, som ikke kun Danmark, men også nogle andre baltiske lande har fremsat. Vi mener dog, at virksomheder som vores, der i god tro har investeret i scrubber-teknologi med forventning om langsigtet brug, bør gives tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de ændrede regler. Forslaget om at forbyde brugen af open-loop scrubbere allerede næste år stiller os i en svær situation, hvor vi nu står over for en potentiel nedskrivning af vores investeringer. Efter vores opfattelse påvirker dette markeds konkurrencen markant og stiller os i en unfair ulempe i forhold til konkurrenter, der ikke har valgt denne teknologi. Implementeringen af forbuddet i midten af 2025 giver os ikke tilstrækkelig tid til at konvertere open-loop scrubbere til closed-loop scrubbere. En konvertering kan kun foretages ved næste planlagte tørdok for skibet, hvilket, afhængigt af skibet, kan være mellem 1-5 år fra nu.

Når brugen af closed-loop scrubbere ikke er en mulighed, tvinges skibene til at skifte til lavsvovlsbrændstof. I denne henseende er det ikke klart specificeret i forslaget, hvordan forbuddet i territoriale farvande vil påvirke skibe, der er i transit gennem Storebælt og Øresund samt ved passage forbi Bornholm. Kravet om, at skibe skal foretage ekstra brændstofsift, selvom de kun kort passerer gennem danske farvande, bør ikke træffes let. Skift fra HFO til lavsvovlsolie under en rejse er ikke en hurtig eller enkel operation. Det medfører altid en øget risiko for tekniske fejl og dermed en sikkerhedsrisiko. I tilfælde af, at der ikke foretages et brændstofsift, kan undgåelse af territoriale farvande i et tæt trafikeret område, såsom trafikseparationssystemet uden for Bornholm, også føre til farlige navigationssituationer. Risiciene forbundet med brændstofsift og undgåelse af danske farvande vil i dette tilfælde være større end de positive miljømæssige effekter, der opnås.

Finnlines er en stor roro- og ropax-skibsoperatør i Østersøen og Nordsøen, og flere af vores skibe passerer dagligt gennem de danske farvande og anløber også ugentligt danske havne. Især på vores ruter fra Travemünde til Aarhus og fra Travemünde til Malmö transporterer vores skibe en stor del af det rullende gods, som ellers ville blive transporteret via veje gennem Danmark. For os er en modal skift fra sø til vej en reel trussel, hvis vores priser ikke kan konkurrere med vejoptionen. De nye miljøregler, ETS, FuelEU Maritime og

nu forbuddet mod scrubber-udledninger vil tvinge os til at hæve vores servicepriser markant i løbet af de næste par år, hvilket kan resultere i et uønsket modalskift.

Afslutningsvis forstår vi fuldt ud behovet for at beskytte havmiljøet og støtter initiativerne hertil. Men for at undgå yderligere sikkerhedsrisici og store ekstraomkostninger, som vil forvrænge markedskonkurrencen og skabe en risiko for modalskift fra sø til vej, ser vi, at en overgangsperiode på 3-5 år vil være essentiel for eksisterende skibe med scrubbere. Vi mener også, at skibe, trods forbuddet, bør have tilladelse til at passere korte afstande gennem de danske farvande uden at skulle foretage ekstra brændstofsift.

Vi vil også gerne invitere relevante personer fra Miljøministeriet til at besøge et af vores skibe udstyret med open-loop scrubbere, når det er i havn i Aarhus, for at få indsigt i, hvordan systemerne fungerer i praksis. Dette vil også give en mulighed for at se, at installationen af closed-loop scrubbere hverken er en simpel eller hurtig opgave, da det nødvendige udstyr skal specialfremstilles og tilpasses hvert skib.

Vi håber, at denne invitation vil bidrage til en bedre forståelse af de udfordringer, vi står over for, og vi ser frem til en fortsat dialog om en fair overgangsordning

Med venlig hilsen

Finnlines Danmark A/S, As agent for Finnlines PLC.

[Rune Klintrup Nielsen](#)

Managing Director | Finnlines Danmark A/S

p +45 8620 6650 | d +45 8620 6651

a [Multivej 16,8000Aarhus C](#) | www.finnlines.com



25. september 2024

Danske Havnes hørings svar vedr. forslag til ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Danske Havne kvitterer for muligheden for at afgive bemærkninger til forslag til ændring af havmiljøloven.

Generelle bemærkninger

Klapning under 6 meters vanddybde. De foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, så miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om forbud mod udledning af scrubbevand og forbud mod klapning i vanddybder under 6 meter, følger et vedtaget forlig.

- Bemyndigelserne som foreslås i lovforslaget, er dog meget generelle, og Danske Havne bemærker, at de, hvis de implementeres uhensigtsmæssigt, kan være til stor gene for erhvervslivet, erhvervshavnene og de mange mindre havne.
- Bemyndigelsen om forbud mod klapning i vanddybder under 6 meter og i nærmere afgrænsede områder, herunder til brug for beskyttelsen af naturgenopretningstiltag, kan i princippet bruges langt mere vidtgående end der er natur- og miljøfagligt belæg for.
- **Derfor er det afgørende, at** der i loven tilføjes, at den bredere bemyndigelse udelukkende kan finde anvendelse, når natur- og miljøfaglige analyser dokumenterer nødvendigheden af forbuddet.
- Flexibiliteten, i forhold til at klappladser i Limfjorden evt. kan ligge på en lavere dybde end 6 meter, skal sikres.
- Når bemyndigelserne relateret til klapning på et senere tidspunkt udmøntes i bekendtgørelser, er det vigtigt at sikre, at implementeringen ikke går videre end hvad der er aftalt i den politiske aftale om Havplanen, fra juni 2023. I denne fremgår det tydeligt, at ændringerne skal være ”håndterbare” for havnene.

Forbud mod brug af open-loop scrubbere i dansk farvand.

Danske Havne støtter forbuddet mod open loop scrubbere i dansk farvand. Samtidig er det vigtigt at understrege, 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.

Bemyndigelse til at sikre, at vilkår i tilladelserne overholdes.

Danske Havne er helt enige i, at vilkårene i en klap/ bypassstilladelse til havs skal overholdes. Dette skal dog ses i sammenhæng med, at havet og de naturlige forhold ved fx en klappads eller bypass-område kan være meget dynamiske, og dermed kræve lidt rummelighed i vilkårene, hvad følgende eksempel viser:

- Thyborøn Havn ligger hvor Limfjorden udmunder i Vesterhavet. Med den beliggenhed kan det være en udfordring at gennemføre hele klapningen under et. Hvis vi skal lave en mindre uddybning til Thyborøn Havn på f.eks. 5 meters vanddybde kommer vi til at grave i sand og dermed samme materiale, som naturligt vandrer ud og ind igennem Thyborøn Kanal. Kystdirektoratet har anslået at der sker en sandvandring ud og ind af Thyborøn Kanal på mellem 1-2 mio. m³. Klappads/bypassplads ”klappads K_156_14” (Gåseholm), lige over for Thyborøn Havn, som er meget anvendelig til at klappe opgravet sand fra vedligehold af sejlrenden. Jf. god forvaltningsskik og proportionalitet i lovforslaget bør der i vilkårene kunne indbygges en nedre grænse for fx klappning af sand på ca. 2-3% af den sandmængde, som vandrer gennem Thyborøn Kanal årligt i klaptilladelsen. En sådan mængde er meget lille i forhold til, hvor dynamisk Thyborøn Kanal og området syd herfor er.

Ændret formulering vedr. klageadgang

Det bemærkes, at der ”moderniseres” vedr. formuleringerne vedr. klageadgang. Danske Havne går ud fra, at der er gode juridiske hensyn til dette. Det er ikke til at sige, om de ændrede formuleringer vil medføre færre eller flere klager, men for at undgå, at borgere, som er generelt bekymrede over havmiljøets tilstand, ikke klager over alle aktiviteter til havs, så er det yderst vigtigt, at det hurtigt kan afgøres, om klageren er klageberettiget. Ellers risikeres yderligere belastning af et i forvejen overbelastet klagesystem, med høje samfundsøkonomiske omkostninger til følge.

Specifikke bemærkninger

- §28, stk. 2 og 3. ”Miljøministeren kan fastsætte regler om forbud mod **dumpning** af optaget havbunds-materiale i områder, hvor vanddybden er under 6 meter”. Danske Havne foreslår, at der i loven anvendes det mere neutrale og præcise ord ”genplacering” i stedet for ”dumpning”, når der omtales genplacering af havbunds sediment på dertil udpegede klappadser.
- I slutningen af §28 stk. 3 tilføjes ”*hvis dette kan dokumenteres at være nødvendigt af naturbeskyttelseshensyn*”. Den ekstra gene og fordyrelse, der pålægges erhvervslivet, skal kunne dokumenteres at være proportional, og der må om muligt udpeges en erstatningsplads. I den politiske aftale nævnes eksplicit områder i Køge Bugt, og at der skal undersøges **om** det er nødvendigt med et sådant indgreb til gene for erhvervslivet: ”47. Aftalepartierne er desuden enige om, at der, ud fra et ønske om at fremme biodiversitet, igangsættes en undersøgelse af mulighederne for og konsekvenser ved et forbud mod

klapning i udvalgte områder, hvor råstofområder minimeres, herunder i Køge Bugt”. Derfor er den foreslåede bemyndigelse for bred ift., at den skal implementere den politiske aftale indgået ifm. Havplanen og ikke bør gå videre end det aftalte.

Med venlig hilsen,

Camilla Rosenhagen

Til
Miljøministeriet
Departementet

Bemærkninger til Udkast til Forslag til Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (journalnummer 2023-5044)

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, FLID, takker for tilsendte udkast og har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Forbud mod klapning på under 6 meter vand vil lukke havne

Af lovforslaget fremgår det, at Ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om forbud mod klapning på under 6 meter vand. FLID anerkender, at klapning på under 6 meter vand i visse tilfælde kan være uhensigtsmæssig rent miljømæssigt. Samtidig må vi dog pointere, at et generelt forbud mod klapning på under 6 meter vand vil medføre, at en lang række klappladser ikke fremover kan anvendes.

Det medfører, at sejlafstanden til alternative klappladser – hvis nogen - beliggende på over 6 meter vand kan blive meget lang.

Det vil medføre, at lystbådehavnene vil få betydeligt øgede udgifter til at leve op til deres forpligtigelse til at opretholde den offentliggjorte vanddybde i sejlrender og havnebassiner.

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID) mener, 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 CO2 belastning.

FLID appellerer til:

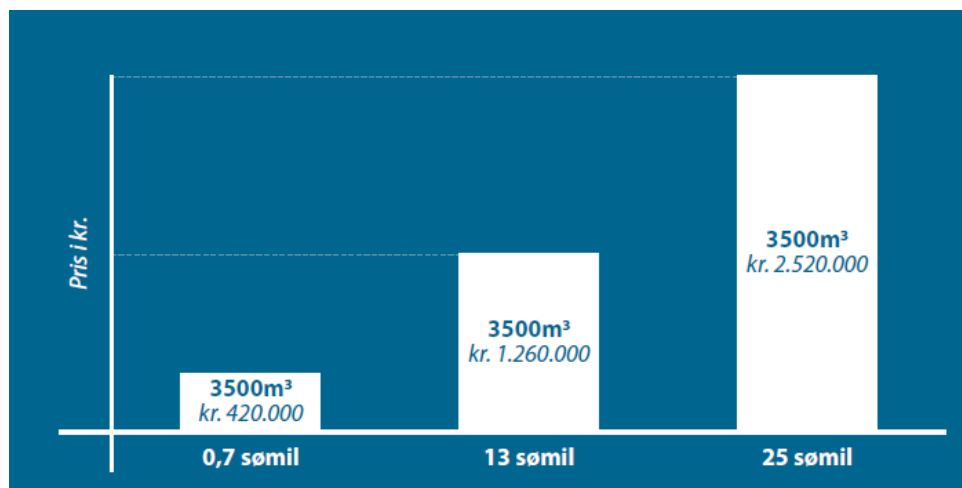
- At der ikke gennemføres et generelt forbud mod klapning på under 6 meter vand.
- At det fortsat skal være muligt at klappe almindeligt oprensingsmateriale på lavere vanddybder end 6 meter i Limfjorden samt i Ringkøbing Fjord pga. lav gennemsnitsdybde og lang sejlafstand til alternative klappladser.
- At klappladser der kun delvist befinder sig på over 6 meters vanddybde, fortsat godt kan benyttes som klapplads for den del af klappladsen, der befinder sig over 6 meters vanddybde.
- At klimabelastningen fra entreprenørfartøjer, som øges markant ved en længere sejlafstand, indgår i vurderingen af om der skal være forbud mod klapning på en given klapplads beliggende på under 6 meter vand.
- At staten opretter erstatningsklappladser, som compensation for de klappladser beliggende på under 6 meter vand, der fremover vil blive omfattet af et forbud.

- At der ikke indføres regler om forbud mod klapping af almindeligt oprensningsmateriale fra lystbådehavne i nærmere afgrænsede områder.

Begrundelse

FLID har set på, hvordan sejlafstanden påvirker udgiften til klapping for havnene i bl.a. Limfjorden. Ved en klappet mængde på 3.500 m³ vil prisen for oprensningen være hhv. 840.000 kr. og 2,1 million kr. dyrere, hvis sejlafstanden øges fra 0,7 sømil til hhv. 13 og 25 sømil. For samtlige havne i Limfjorden vil 6 meter reglen medfører en forsøget sejlafstand på mellem 13 og 25 sømil. Derfor bruger vi i det følgende en merudgift på mellem 840.000 og 2,1 mio. kr. som regneeksempel.

Bemærk, at 13 sømil svarer til 24 km og 25 sømil svarer til 46 km. I regneeksemplet nedenfor bruger vi 3.500 m³, da det efter FLIDs erfaringer er dækkende for behovet for klapping i mange danske lystbådehavne.



Ovenstående ekstraudgifter skal ses i sammenhæng med, at omsætningen og overskuddet i mange lystbådehavne er relativt begrænset. De fleste lystbådehavne er mindre havne, hvor økonomien balancerer efter hvile i sig selv princippet.

Mange lystbådehavne vil derfor slet ikke have mulighed for at betale for de markant større klapudgifter og vil langsomt sande til, miste kunder og på sigt lukke.

Stor klimabelastning – hvis et forbud mod klapping på under 6 meter vand gennemføres

De længere transporter vil indebære, at miljøbelastningen på den enkelte opgave vil være markant større af den simple grund, at brændstofforbruget vokser enormt. Som det fremgår af tabellen nedenfor, vil CO₂-belastningen fra en klapping på en klappads beliggende 25 sømil fra havnen være over 200 gange større end ved en klapping på en plads 0,7 sømil fra havnen.

Afstand til klapplads (sømil)	Dagsproduktion (m3)*	Antal ture til klapplads (pr. dag)	Antal sejlture (v. 3500 m3 i alt)	Sejlafstand (sømil i alt)	Sejlafstand (km i alt)	CO2 udledning (kg)**
0,7	600	6	5,8	8,2	15,1	1,7
13	200	2	17,5	455,0	842,7	92,7
25	100	1	35,0	1750,0	3241,0	356,5

*Fartøjets lastkapacitet: 100 m3

**Fartøjets CO2 udledning når det sejler: 110 gram CO2 pr. km

Et forbud mod klappning på under 6 meter vand i Ringkøbing Fjord vil lukke havne

I Ringkøbing Fjord findes der i dag 5 klappladser. Alle ligger på under 6 meter vand. Placeringen fremgår af kortet nedenfor. FLID mener det er afgørende, at der ikke gennemføres et forbud med klappning på under 6 meter vand i Ringkøbing Fjord. Det dybeste sted i Ringkøbing Fjord er 5,5 meter. Det vil altså ikke være muligt at udlægge klappladser på over 6 meters vanddybde i fjorden.

Borgmester for Ringkøbing Skjern Kommune udtaler i den forbindelse:

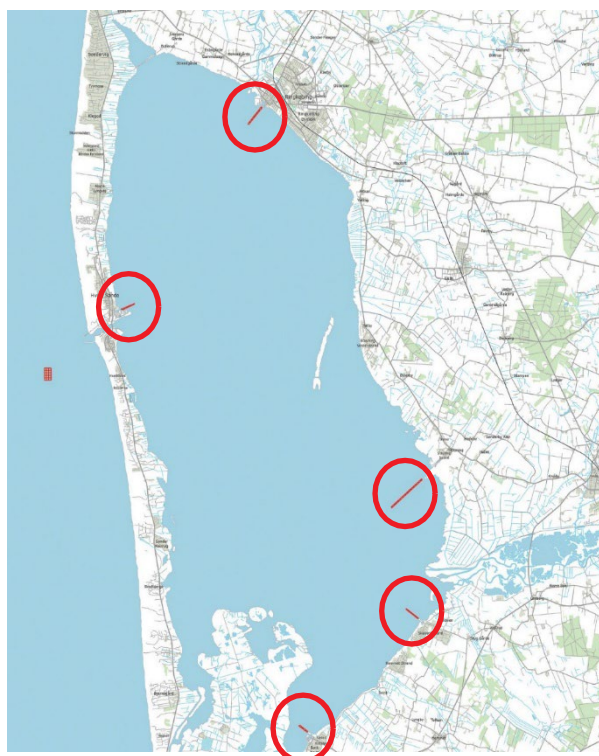
I "Naturens Rige" er vi stolte af vores fantastiske fjord, som er med til at gøre vores område helt unikt. De små og større havne omkring Ringkøbing Fjord betyder, at selve fjorden og naturen omkring den, er tilgængelig for jagt og fiskeri, og giver rig mulighed for mange rekreative aktiviteter for borgerne.

De 3 kommunale lystbådehavne har stor turistmæssig betydning og en gunstig indflydelse på huspriser, butiks- og byliv, restauranter mv.

Alle fjordhavnene gemmer desuden på historier og en kulturarv, som er vigtig at bevare for de næste generationer. Her vil jeg særligt fremhæve de traditionelle klinkbyggede smukkejoller, som i 2021 blev optaget på Unesco's verdensarvsliste.

Ringkøbing-Skjern Kommune prioriterer det maritime område højt, og der investeres hvert år mange penge på at sikre fremtiden for de 3 kommunale havne i Ringkøbing, Bork og Stauning.

Det er vigtigt og en høj prioritet for Ringkøbing-Skjern Kommune at passe på miljøet i fjorden, og vi er derfor helt indforstået med, at der skal være endnu bedre kontrol med, at driften af havnene ikke



påvirker fjorden negativt. Men jeg henstiller til, at de nye regler ikke gør det økonomisk umuligt for os at holde liv i havnene.

Jeg håber derfor, at Ringkøbing Fjord kan få samme status som Limfjorden, når det gælder reglerne for klappning på lave vanddybder.

Hans Østergaard

Borgmester i Ringkøbing-Skjern Kommune

Økonomiske konsekvenser for havnene i Ringkøbing Fjord

I Ringkøbing Fjord ligger der 5 større lystbådehavn samt en række mindre havne, der alle har behov for oprensning og klappning af sediment fra havnebassinerne. Hvis det ikke længere er muligt at klappe sediment i Ringkøbing Fjord, vil det være nødvendigt at sejle sedimentet til klapppladsen beliggende i Vesterhavet vest for Hvide Sande (klapppladsen er den lille røde firkant vest for Hvide Sande). Det betyder, at sejlafstanden og ekstraomkostningerne forbundet med oprensningerne vil stige markant.

Ringkøbing-Skjern Kommune estimerer de samlede ekstraudgifter for transport og klappning på klapppladsen vest for Hvide Sande vil beløbe sig til i omegnen af 20 mio. kr. de kommende 5 år.



FLID står meget gerne til rådighed for uddybning af beregningerne og afklaring af lokale forhold.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark



Jesper Højenvang
Direktør

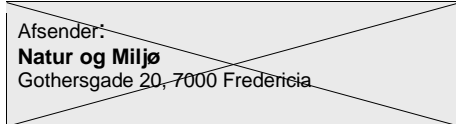
M: Direkte: 3052 8738

T: Hovednummer: 4345 4360

E: jesper@FLIDhavne.dk

www.FLIDhavne.dk

www.havneguide.dk



Miljøministeriet
Vild Natur og Biodiversitet
J.nr. 2023 - 5044

Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

25. september 2024

Sagsnr.
24/19062

Havmiljøet og havnaturen i de indre danske farvande er under pres som følge af mange presfaktorer, og derfor er der behov for flere indsatser. Fredericia Kommune deltager i marine naturgenopretningsprojekter i regi af Naturpark Lillebælt og i samarbejde med Sund Vejle Fjord. Hertil samarbejder vandoplandsstyregrupperne i Lillebælt/Fyn og Lillebælt/Jylland om marine indsatser samt reduktion af udledninger til vandmiljøet. Det fælles formål er at opnå god miljøtilstand i Lillebælt og de omkringliggende fjorde (Vejle Fjord, Kolding Fjord mf.l.).

Fredericia Kommune forholder sig positivt over for lovforslagets ændringer, da udledning af scrubbevand og klapning er aktuelle presfaktorer i Lillebælt. Fredericia Kommune støtter op om, at klapning kan forbydes i områder, hvor der gennemføres naturgenopretningstiltag, herunder i marine nationalparker, og for at beskytte gyde- og opvækstområder for fisk og bunddyr jf. pkt. 2.2.2.3 i bemærkningerne til lovforslaget.

Fredericia Kommune opfordrer dog til at indføre forbud mod klapning i hele Lillebælt.

Baggrunden herfor er, at der forekommer klappladser i både den nordlige og sydlige del af Lillebælt, hvor der årligt er iltsvindshændelser. Klapmateriale har ofte et højt indhold af organisk materiale (gytje), som har en lav faldhastighed. Kombinationen med høje strømhastigheder i Lillebælt fører til, at organisk materiale spredes langt uden for klappladsområderne. Klapning medfører derfor øget iltforbrug i de omkringliggende områder, hvor der årligt observeres iltsvind.

Ved klappladsen ud for Trelde Næs (K_164_01) er der sket en væsentlig stigning i klappængderne de seneste år. Sedimentspredning ifm. klapning ved K_164_01 fører potentielt til sedimentaflejring i værdifulde kystvandområder (f.eks. Kasser Odde Flak og Natura 2000-området N108), som følge af dynamiske hydrografiske forhold i Nordlige Lillebælt og Vejle Fjord. Vindretningerne og –styrken har bl.a. betydning for strømretningen, som kan føre sediment ind på lave vanddybder i ydre Vejle Fjord. Miljøstyrelsen og NIRAS bekræftede disse strømnings- og spredningsforhold i hhv. klaptilladelsen til Motorbådsklubben Kappelsbjerg (Miljøstyrelsen, 2022) og i VVM af ny jernbaneforbindelse ved Vejle Fjord (NIRAS, 2016).

Gothersgade 20
7000 Fredericia
W: www.fredericia.dk

CVR:
69116418

Kontaktperson
Tobias Berthel Bendixen
M: +45 61921194
E: tobias.bendixen@fredericia.dk



Tilbage i regionplanen for Vejle Amt var der udpeget en række vigtige havnaturområder med skærpet miljømålsætning, bl.a. Kasser Odde Flak og Flækøjet Flak (Bilag 1). Flækøjet Flak er netop blevet udpeget til streng beskyttelse, hvilket Fredericia Kommune finder positivt.

Ca. en sømil fra K_164_01 ligger Kasser Odde Flak, som er et værdifuldt revområde med vanddybder på 2-8 meter. Jf. Vejle Amts tidligere kortlægning (Bilag 2) ses det, at Kasser Odde Flak er karakteriseret ved en stor udbredelse af stenrev samt som gydeområde. Foreløbig kortlægning indikerer hertil, at Kasser Odde Flak har potentiale som marin habitatnatur.

Fredericia Kommune er i gang med forundersøgelser af Kasser Odde Flak mhp. marin naturgenopretning, da det er gydeområde for silden og levested for marsvin, ål, torsk, hummer, havørred mv. Der er i området også registreret stor østersømusling, som er klassificeret som sårbar art på HELCOM's rødliste.

Ved oprettelse af nye klappladser stilles der krav til forundersøgelser (Miljøstyrelsen, 2020). Klappladserne i Lillebælt blev oprettet under amterne, men det fremgår ikke hvilket datagrundlag, som ligger bag udpegningerne. Fredericia Kommune er bekymret for at vidensgrundlaget bag klappladserne generelt er forældet og ikke tager tilstrækkeligt hensyn til sårbar havnatur. Nærværende lovforslags forbud mod klappladser, som ligger ved vanddybder <6 meter, og potentielt i nærheden af marine naturgenopretningsområder samt gydeområder, vurderes at gavne den kystnære havnatur. Dog bør klappladserne i Lillebælt vurderes ud fra nyere viden omkring hydrografi og sedimentspredning, da klapmateriale her spredes langt fra klappladsernes områdeafgrænsning. Derfor er det væsentligt at vurdere de geofysiske og biologiske havbundsforhold i nærområdet til klappladserne. Især med henblik på beskyttede og trawlfri områder i Lillebælt, værdifuld havnatur som Kasser Odde Flak samt igangværende marine naturgenopretningsprojekter.

Fredericia Kommune mener derfor ikke, at der reelt er lovhjemmel til at meddele tilladelse til klapning så længe at de eksisterende klappladser ikke er revurderet ud fra de nye krav.

Referencer:

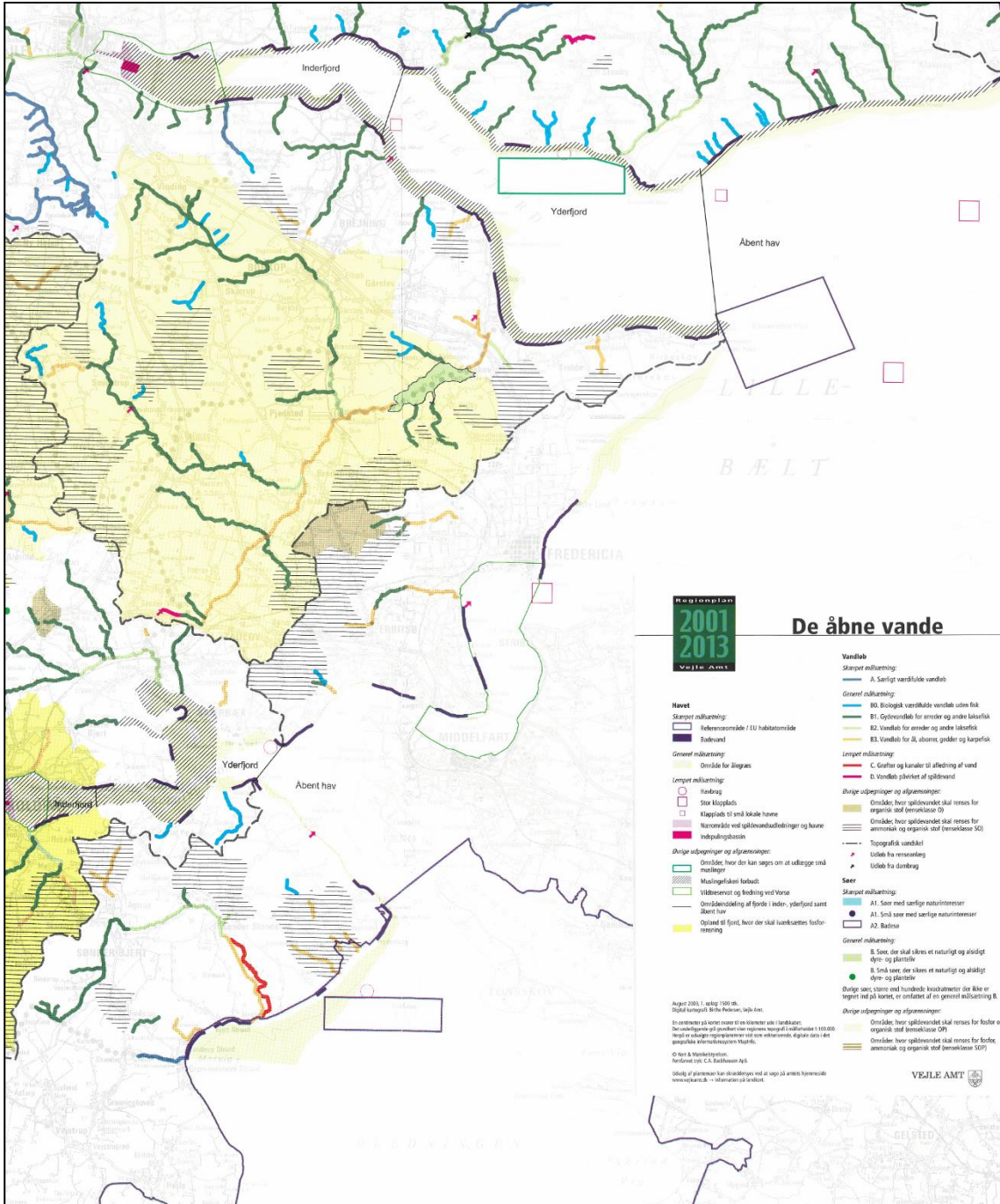
Miljøstyrelsen, 2020. Faglig beskrivelse af klapområdet. Miljø- og Fødevareudvalget 2019-20. MOF Alm. del - Bilag 712.

Miljøstyrelsen, 2022. Kappelsbjerg indsejlings- og bådpladsområde, Klaptilladelse. Miljøministeriet, Miljøstyrelsen. Erhverv, Ref. CHEBH, J.nr. 2020 – 57180, Den 30. november 2022.

NIRAS, 2016. VVM-undersøgelse for ny jernbaneforbindelse på tværs af Vejle Fjord Kortlægningsrapport – Del 2 Marine forhold.

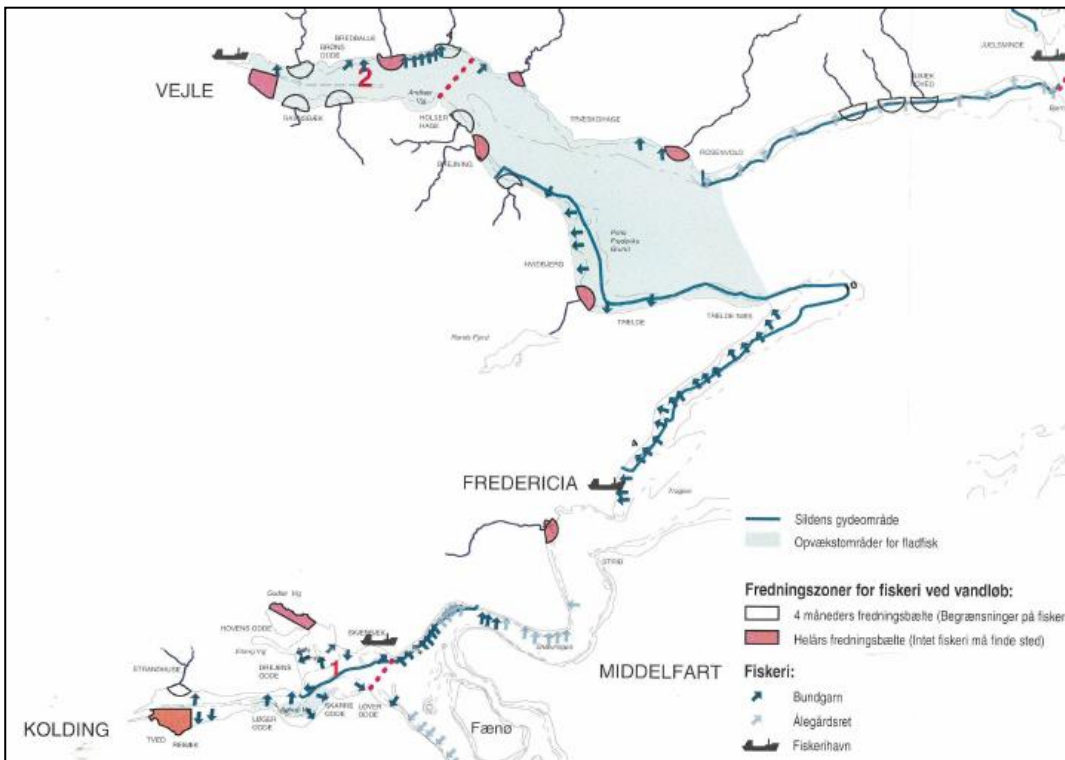
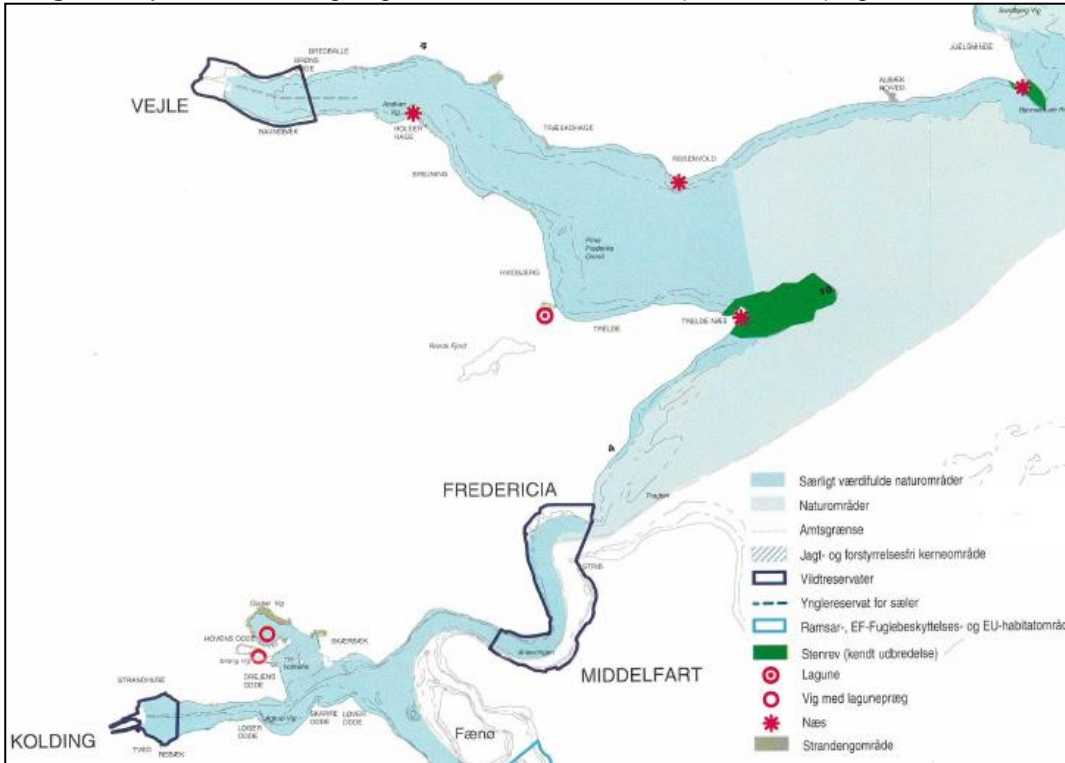


Bilag 1 – Kortudsnit fra Vejle Amts regionplan (2001-2013) vedrørende overfladevand





Bilag 2 – Vejle Amts kortlægning af marine naturværdier (stenrev mv.) og fiskeri





Miljøministeriet
Departementet
Vild natur og biodiversitet
mim@mim.dk
tanjl@mim.dk
juems@mim.dk

Teknik- & Miljøområdet
Springvandspladsen 5
9800 Hjørring
Telefon 72 33 33 33
Fax 72 33 30 30
hjoerring@hjoerring.dk
www.hjoerring.dk

Hjørring den 25-09-2024

Sagsnr.: 09.05.00-G00-1-24

Høring: Udkast til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Hjørring Kommune har følgende kommentarer til det udkast til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, som Miljøministeriet d. 28. august 2024 har udsendt i høring:

Lovforslaget har i § 4 stk. 2 og 3 defineret "dumpning". I det efterfølgende afsnit om dumpning fastsættes i §§ 25-29 regler for, hvorledes "dumpning" skal reguleres, således skade på havmiljøet undgås. Blandt andet fastsættes det i § 26 stk. 2, at emnerne i bilag 1 skal vurderes ved ansøgning om dumpning i nærmere fastsatte situationer. Men i selve bilaget skifter ordvalget pludselig, således man i stedet for "dumpning" pludselig anvender ordet "klapning".

Hjørring kommune finder at det er meget uheldigt, at der ikke er konsistens og en entydighed i ordvalget i lovforslaget. Dels er "klapning" ikke defineret i lovforslaget og det virker som om, man anvender ordene "dumpning" og "klapning" som synonyme. Hjørring Kommune må i den forbindelse gøre opmærksom på, at "klapning" stammer fra metoden man tømmer en sandsuger - altså at klapperne i bunden af sandsugeren åbnes og lasten tømmes. "Klapning" kan som metode anvendes, såfremt materiale skal "dumpes", men klapning anvendes også når man ønsker at placere materiale på en given placering med et specifikt positivt formål uden negativ miljøpåvirkning. Klapning anvendes således også i situationer, hvor der ikke er tale om et ønske om at bortskaffe materiale – altså hvor der ikke er tale om dumpning jf. lovforslagets definition. "Dumpning" og "klapning" er således ikke synonyme.



Dette er særligt tilfældet ved sandfodring som kystbeskyttelsesforanstaltning på de Danske vesterhavskyster. Imodsætning til øst-Danmark findes der her typisk ikke muslingebanker, ålegræsbælter eller andre marine naturtyper, som vil kunne skades ved materialetilførsel.

Kysterne i Hjørring Kommune er udsat for voldsom erosion, da transporten af sediment ud af vores område er større end tilførslen. Dette sedimentunderskud giver anledning til en markant kysterosion, som igennem årene har betydet at talrige ejendomme er styrtet i havet. Sandfodring er den kystbeskyttelsesmetode, som Kystdirektoratet anbefaler til at imødegå denne erosion og det er den eneste metode, der kan beskytte fast ejendom imod erosionen og samtidigt bevare det unikke kystlandskab. Hjørring Kommune frygter, at det upræcise ordvalg i lovforslaget i sin nuværende form vil medføre helt uacceptable problemer i forhold til vores arbejde med at sikre fast ejendom og beskytte det naturlige kystlandskab.

Hjørring kommune har fremsat tilsvarende synspunkt over for andre statslige myndigheder i forbindelse med andre høringer, blandt andet i forbindelse med Søfartsstyrelsens hørings af Havplanen.

Anbefaling:

Hjørring Kommune anbefaler, at ordet "klapning" i bilag 1 erstattes af ordet "dumpning".

Der vil herefter være sammenhæng mellem lovforslaget og det tilhørende bilag 1 ligesom den upræcise anvendelse af ord, der ikke er defineret, undgås.

Med venlig hilsen

Thomas Lomholt
Specialkonsulent
Tlf. +4572336751

Til
Miljøministeriet
Email: mim@mim.dk
Kopi til tanjl@mim.dk og ju-ems@mim.dk
Journalnummer 2023-5044.

Teknisk høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af Lov om beskyttelse af havmiljøet

(Forbud mod udledning af vand fra røggasrensesystemer på skibe, forbud mod klapping i vanddybder under 6 meter og i nærmere afgrænsede områder, regulering af udledninger til havet fra offshore CO2-lagringsplatforme og marin geoengineering m.v.)

Dette brev sendes på vegne af syv østjyske kommuner, Norddjurs, Syddjurs, Aarhus, Samsø, Odder, Horsens og Hedensted Kommune. Vi er gået sammen i et partnerskab til forbedring af livet i havet ud for disse syv kommuner. Partnerskabet hedder Havsamarbejdet i Østjylland (herefter benævnt "vi").

Vi ønsker at afsende et høringssvar til ovennævnte forslag til lov om ændring af Lov om beskyttelse af havmiljøet. Lovbek. Nr. 147, af 19. februar 2024. Høringen gennemføres i perioden fra den 28. august 2024 til den 25. september 2024.

Det er ikke muligt at afsende et politisk behandlet høringssvar inden for fristen 25. september 2024, og derfor fremsendes dette tekniske høringssvar i første omgang, indenfor høringsfristen.

Dette tekniske høringssvar følges forventeligt op med et politisk behandlet høringssvar fra de syv kommuner i Havsamarbejdet.

25. september 2024

Side 1 af 3

HAVSAMARBEJDET

Sekretariat: Aarhus Kommune

Direkte telefon: 23 47 51 50

Direkte e-mail:
atto@aarhus.dk

Sagsbehandler:
Torben Tran Ankjærø

Bemærkninger til det aktuelle forslag om ændring af Lov om havmiljø:

25. september 2024

Vi støtter som udgangspunkt de tiltag, som har til formål at reducere påvirkningerne på det marine miljø og havnaturen, med følgende suppleringer:

Side 2 af 3

Klapning:

Det fremgår, at der lægges op til forbud mod klapning af havbundsmateriale på dybder lavere end 6 meter. Vi gør her opmærksom på, at måldybden for ålegræs flere steder er 8,5 meter, altså den påkrævede dybde, hvor der skal være mindst 10 % dækning med ålegræs i kystområderne, for at et vandområde kan opnå god økologisk tilstand. Det vurderes derfor ikke tilstrækkeligt at forbyde klapning på dybder lavere end 6m. Derimod bør dybdegrænsen for klapning (dumpning af havbundsmateriale) følge måldybden for ålegræs i det enkelte vandvandområde, samt derudover en bufferafstand ift. påvirkning til vanddybder, hvor ålegræsset skal kunne vokse for at vandområdet kan opnå god økologisk tilstand inden 2027.

Havne og sejlrender: Her er der brug for løbende vedligeholdelse og opgravning for at bibeholde sejlhyben. I bekendtgørelsen bør der således skelnes mellem tilladelser til nødvendig drift af eksisterende anlæg, samt klaptilladelser til nye anlæg. Praksis omkring naturhensyn ved placering af klappladser, klapt teknik og procedure, kan med fordel strammes op, således at forvaltningen af dette område i højere grad understøtter opnåelse af god økologisk tilstand i havet. Øgede krav til nyttiggørelse af klapmateriale vil også kunne reducere miljøpåvirkningerne i havet.

Øget vidensniveau om effekterne af klapning:

Der kan med fordel iværksættes flere undersøgelser af miljøeffekterne ved klapning, da der er få af disse i Danmark. Et øget vidensniveau vil gøre det lettere at lave retvisende miljøkonsekvensvurderinger af klaptilladelserne. Et eksempel: Ved Lynetteholm projektet blev der foretaget en klapning af blødbundsmateriale, og spredningen af sedimentet passede med modelberegningerne. Men ved førstkommande vinter, under en storm, blev sedimentet spredt over så store afstande, at der efterfølgende ikke kunne ses en bundhævning på klappladsen. Beregningerne af udledning af næringsstoffer og miljøfremmede stoffer til vandfasen tager ikke nødvendigvis højde for dette, hvilken kan være en mangel i miljøkonsekvensvurderingerne.

En mulighed er, at Miljøstyrelsen i højere grad stiller krav til effektmonitoring af klapaktiviteter over en vis størrelse, hvorved der vil være større viden om effekterne af klapaktiviteterne.

Øget nyttiggørelse af klapmateriale:

Når der er tale om sandholdigt, uforurenet havbundsmateriale, er der et uudnyttet potentiale for "sandcapping". I stedet for at klappe materialet på en

klapplads, år efter år, så kan man udlægge det sandholdige materiale på havbund, der i dag enten er for hård eller blød til, at tabte ålegræsbede kan reableres. Ved at sandcappe, kan man derefter kickstarte processen ved at udplante ålegræs ovenpå havbunden. Havbundsmateriale vil derfor i nogle tilfælde kunne nyttiggøres og bruges til naturgenoprettende tiltag. Vi foreslår, at staten kunne stille 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. Online værktøjet kunne være en udbygning af LER databasen, hvor man har samlet alle gra-veaktiviteter på land.

25. september 2024

Side 3 af 3

Røggasrensning fra skibe:

Da røggasrensning er en væsentlig kilde til udledning af miljøskadelige tungmetaller og tjærestoffer, støtter vi et forbud mod udledning af røggasrens- vand i det danske havområde ud til 12 sømil fra kysten. Tiltaget bidrager også til at opfylde forpligtelserne under vandramme- og havstrategidirekti- verne.

Med venlig hilsen

Havmiljøkoordinator for Havsamarbejdet i Østjylland

Torben Tran Ankjærø

Norddjurs, Syddjurs, Aarhus, Odder, Samsø, Horsens og Hedensted kom-
muner

T +45 23 47 51 50

E atto@aarhus.dk

www.havsamarbejdet.dk

EAN nr.: 579 800 577 0176

Consultation on the draft bill to amend the Act on the Protection of the Marine Environment (Ban on the discharge of water from exhaust gas cleaning systems on ships, ban on dumping in water depths less than 6 meters and in designated areas, regulation of discharges into the sea from offshore CO2 storage platforms and marine geoengineering, etc.): LBKG 2024-02-19 nr 147 Protection of the Marine Environment.

Response by the International Chamber of Shipping

The International Chamber of Shipping submits the following comments to the consultation to the proposals of the Danish Government to amend the Act on the Protection of the Marine Environment (LBKG 2024-02-19 nr 147 Protection of the Marine Environment).

About ICS

The International Chamber of Shipping (ICS) is the global trade association for shipowners and operators, representing the world's national shipowner associations from 40 countries and over 80% of the world merchant fleet comprising all sectors (passenger, tanker, bulk carriers, etc) and trades. ICS was established to ensure the development and application of best practices throughout the shipping industry to ensure high operational standards and safe shipping. To that end, ICS strives for a regulatory environment which embraces safe shipping operations, protection of the environment, maintenance of open markets and adherence to internationally adopted standards and procedures.

The global shipping industry that ICS represents functions within a comprehensive regulatory framework and principles, under the auspices of international organisations, primarily the United Nations (UN), and the International Maritime Organization (IMO). The international frameworks and principles that govern shipping are intricate and complex, and recognise that globally applicable regulations and norms are indispensable for the smooth and safe functioning of the global shipping industry.

Proposal to amend the Act on the Protection of the Marine Environment: (LBKG 2024-02-19 nr 147 Protection of the Marine Environment).

ICS' comments and inputs provided in this consultation document relate to that part of the bill that seeks to implement the political agreement of 11 April 2024

concerning the introduction of a ban on the discharge of wash water from Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS) from all ships within Denmark's maritime territory.¹ In order to implement this political agreement of 11 April 2024, the Danish government has proposed that after chapter 9 of the Act on the Protection of the Marine Environment (The Act), a new chapter 9a on "*Discharge of exhaust gas cleaning water*" and a new section 29b be inserted, according to which the Minister of the Environment can lay down rules on the use of EGCS on ships. Pursuant to this new section 29b a ban is proposed on the use of EGCS in open operation, to come into force on 1 July 2025. For emissions from ships with EGCS in closed operation, the ban will enter into force on 1 July 2029. It is understood that the aim of the ban is to improve the state of the marine environment and at the same time contribute to the obligations of the Danish State in both the EU Water Framework and Marine Strategy Directives.

ICS understands that the prohibition will apply to all ships in the Danish Sea area up to 12 nautical miles from the coast and therefore it will apply to foreign flagged ships while in Denmark's internal waters or its territorial sea.

ICS also understands that in addition to setting national rules on EGCSs currently used as an alternative method for compliance with Regulation 14 MARPOL Annex VI in the context of sulphur emissions, it is also intended that the proposed authorisation could potentially be used to set other rules on EGCSs with a view to fulfilling Denmark's existing and future EU legal or international obligations in relation to discharges of EGCS wash water. The legislation could also be used to issue regulations for EGCSs other than sulphur gas cleaning systems.

1. General basis for ICS Concerns

As a first and fundamental point, ICS, is wholly supportive of measures to protect the environment and the prevention of pollution from ships. For ICS, representing an industry which trades globally, and whose members' ships cross multiple jurisdictions during the course of a single voyage, it is vitally important that all such measures and regulations applicable to those ships, must be agreed and adopted at the international level and implemented by national governments in a manner which is uniform. In addition, when a government is considering any potential national legislation affecting ships trading globally, it is essential that such regulations are aligned with international frameworks and principles to which that government is a Party.

ICS is concerned that the proposals to amend the Act are not in line with the international regulations – and to which Denmark is a party – that govern pollution of

¹ The bill does not apply to the Faroe Islands and Greenland, as the Marine Environment Act does not apply to these parts of the country,

the marine environment and also the innocent passage of foreign ships, as enshrined in UNCLOS.

2. Existing International Framework for the Use, Regulation and Control of EGCSs on Ships Trading Globally.

a. MARPOL Annex VI

EGCSs are a common and internationally accepted solution as a means for the international industry to ensure compliance with agreed international limits on the sulphur content of fuel oil, as agreed by the IMO.

Regulation 4 of MARPOL Annex VI provides that:

"The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as that required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14."

The use of an EGCS is therefore permitted and accepted under MARPOL as an alternative means to meet the regulations for sulphur oxides (SOx) and Particulate Matter as required by regulation 14 of MARPOL Annex VI. Furthermore, extensive and regularly updated guidance has been provided at IMO level on the survey, certification, and approval of EGCSs. The footnote to regulation 4 of MARPOL Annex VI makes particular reference to the 2021 Guidelines for exhaust gas cleaning systems². These Guidelines update previous guidance provided by the IMO in 2015, 2009 and 2008. It should be noted that Paragraph 10 of Guidelines concern EGCS discharge water quality criteria and discharge monitoring.

b. THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA, 1982 (UNCLOS)

UNCLOS seeks to balance the rights and jurisdiction of coastal States and the rights and jurisdiction of flag States over ships when they are on innocent passage in territorial waters of coastal States. In particular:

The flag State has jurisdiction over the ship. Article 94 of UNCLOS sets out the duties of the flag State and requires that every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag. This includes measures relating to the construction, equipment and seaworthiness of ships within the flag State jurisdiction and each State is required *"to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices*

² [MEPC.340\(77\)](#)

and to take any steps which may be necessary to secure their observance.” (Article 94(5)).

The coastal State enjoys sovereignty, and with it the power to apply national law, in its territorial sea. This is subject however to conformity with generally accepted principles of international law. In the context of the present proposals, while Articles 21(1)(f) and 211(4) of UNCLOS grant rights to coastal States to prescribe stricter national standards for “*the prevention, reduction, and control of marine pollution from foreign vessels*” in innocent passage, UNCLOS also provides for two important restrictions in that regard:

- Firstly, such laws and regulations shall not apply to the design, construction, manning, or equipment of foreign flagged vessels unless they are giving effect to generally accepted international rules or standards. (Article 21 (2)); and
- Secondly, the coastal State shall not hamper the innocent passage of foreign flagged vessels and should not impose requirements on foreign flagged vessels that have the practical effect of denying or impairing the right of innocent passage (Article 24 and Article 211(4)).

The balance between flag State jurisdiction and coastal State jurisdiction is fundamentally important and must be upheld. The underlying principle underpinning UNCLOS is that coastal States cannot impose requirements on foreign vessels that are more stringent than international rules and standards i.e. those adopted by the IMO, that they have agreed.

In the context of EGCSs, pursuant to MARPOL, regulation 4 of Annex VI, a flag Administration is permitted to approve the use of EGCS by ships flying its flag as an alternative mechanism to ensure compliance with the sulphur oxides (SO_x) and Particulate Matter regulations as required by regulation 14 of MARPOL Annex VI. Clear guidance on EGCSs has been provided by IMO and in applying and following the 2021 EGCS Guidelines flag States are conforming to generally accepted international regulations, procedures and practices as required by Article 94(5) of UNCLOS.

ICS considers that a decision by Denmark to summarily ban EGCS discharges by ships on innocent passage would constitute an infringement of UNCLOS. More specifically, the proposed prohibition on the use of open loop scrubbers by 1 July 2025 and the prohibition on the use of closed loop scrubbers by 1 July 2029 is contrary to the provisions of Article 21(2) of UNCLOS on the basis that it relates to the design, construction, manning, or equipment of foreign flagged vessels and imposes stricter standards than accepted international rules or standards. ICS is therefore concerned that the proposed law will hamper the innocent navigation of foreign flagged ships contrary to Article 24 of UNCLOS.

Moreover, as the Danish territorial sea falls within a designated emission control area if the proposed ban on EGCS discharges comes into force then from July 2025 a

ship equipped with an open-loop scrubber that cannot switch to closed-loop operation, would need to switch from high-sulphur fuel to fuel with a maximum sulphur content of 0.1%. In order to ensure that all high sulphur fuel has been consumed before entering the Danish territorial sea the switch to low sulphur fuel with a content of 0.1% must take place before use of the EGCS is suspended. Depending on the ship's design, the period during which both low-sulphur fuel is used, and the EGCS is still running can be up to 8 hours. Assuming a speed of 15 knots, that would mean changing to low sulphur fuel approximately 120 nautical miles before crossing the 12-mile boundary.

c. Enforcement

ICS has concerns about how the intended prohibition on the use of EGCSs will be enforced. ICS notes from the draft proposal that reference is made to Art 220 of UNCLOS and specifically Art 220 (1) and Article 220 (2).

Article 220(1) provides that when a foreign flagged vessel is voluntarily within a port or off-shore terminal of a State, a State may institute proceedings in respect of any violation of its laws and regulations adopted in accordance with this Convention or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels when the violation has occurred within the territorial sea or the exclusive economic zone of that State. Without prejudice to the points above, it is not clear how proof of any such violation will be established. Furthermore, as the proposed ban on the discharge of wash water from EGCS can only be enforced on ships that call at a Danish port, such enforcement would create significant competitive distortion for these foreign flagged ships.

In terms of Article 220 (2), the basis for any physical inspection of the ship is where there are "*clear grounds for believing that a vessel navigating in the territorial sea of a State has, during its passage, violated laws and regulations of that State adopted in accordance with this Convention or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels.*"

If a ship is operating an EGCS in accordance with the IMO 2021 Guidelines then this is in accordance with applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of such pollution and therefore there is no violation. Stricter national standards adopted by a coastal State must be in accordance with provisions of UNCLOS and for the reasons set out above ICS considers that regulation of the discharge of EGCS wash water in the territorial sea would contravene Article 21(2) and Article 24 of UNCLOS and as such there can be no such violation for the purposes of Article 220. Moreover, Danish authorities do not have the authority to stop and inspect ships passing through international waters, even if the ships are within 12 nautical miles from the Danish coast. Any physical inspection of foreign vessels navigating the territorial sea would constitute a requirement on foreign flagged vessels that has the practical effect of denying or impairing the right of innocent passage.

d. Penalties

ICS understands that for foreign ships the sanction for non-compliance with the rules issued pursuant to the proposed section 29 b, will be through means of a fine.

However, ICS also understand that this penalty could be increased to up to 2 years imprisonment if the non-compliance has occurred in internal territorial waters and has been done intentionally or through gross negligence, and if it has caused damage to the environment or caused danger to it, or obtained or was intended to obtain a financial advantage for the person concerned or others, including through savings. For foreign ships in external territorial waters, i.e. the territorial sea, the penalty can increase to imprisonment for up to 2 years, if there is intentional and serious pollution of the marine environment or of the air.

ICS further understand that criminal liability will primarily be made applicable to the shipping company but that criminal liability towards others than the legal person, for example the master of a ship (in addition to the shipowner), can still, among other things, come into question if the latter has acted intentionally or displayed gross negligence.

Article 230(2) of UNCLOS provides that only monetary penalties may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels in the territorial sea, except in the case of a wilful and serious act of pollution in the territorial sea.

In addition to the points above about the legitimacy of any measures that hinder innocent passage of foreign vessels, ICS has the following concerns about the proposed penalties for alleged pollution of the marine environment due to non-compliance with the prohibition on discharge of wash water from EGCS.

- (i) how will “serious pollution” of the marine environment be determined particularly as there is currently no agreement at IMO on the effects of EGCS discharge water on the marine environment?;
- (ii) If the discharge of EGCS wash water from ship of complies with the criteria in section 10 of the 2021 IMO Guidelines, will it be accepted by the Danish authorities that such a discharge would not constitute serious pollution?; and
- (iii) Is it the registered owner who will be strictly liable for any non-compliance or will the authorities also look to for example the operator or charterer, if the fault of that party can be established?

e. The Ship Source Pollution (SSP) Directive

The explanatory notes to the draft proposal include a reference to the proposed amendments to the SSP Directive (Directive No. 2005/35/EC of 7 September 2005 as amended by Directive 2009/123/EC of 21 October 2009), which aim to extend the scope of application of the Directive to other parts of MARPOL, including discharges of sewage waste water, waste and water from EGCSs. However, ICS understands that pursuant to the text of the final draft revised SSP Directive agreed in trilogue, a discharge shall be considered as an infringement for the purposes of the Directive **unless** Exhaust Gas Cleaning System residue, satisfies the conditions set out in Annex VI Regulations 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 and 3.1.2 to MARPOL and taking into account the IMO's Guidelines, including Resolution MEPC.340 (77). As such ICS understands that it is not intended that the updated SSPD will prohibit EGCS discharges but rather that it is intended to maintain the status quo regarding EGCSs as per the agreements within IMO as much as possible.

f. The Need for Global not Regional or National Regulation

Shipowners seek and need regulatory certainty. Regional and national regulation results in a lack of uniformity and creates uncertainty for shipowners and operators. In recent years, the use of EGCS has become the subject of debate and scrutiny: it is understood that the purpose of the proposed section 29 b and the prohibition on the discharge of EGCS wash water is to improve the state of the marine environment and at the same time contribute to the obligations of the Danish State in both the EU Water Framework and Marine Strategy Directives. However, there is no agreement at international level as to the effects of EGCS discharge water on the marine environment.

ICS is supportive of all measures to prevent pollution however it also believes that decisions to regulate the use of EGCS or EGCS wash water discharges should be based on clear evidence and scientific data and that Member States should support and feed into the IMO process. Presently, there is a lack of clear conclusive evidence and ICS believes that the 2022 Guidelines for risk and impact assessments of the discharge water from exhaust gas cleaning systems (MEPC.1/Circ.899) should be implemented by States. It should be noted that these Guidelines also stipulate that *"The Member States that have undertaken risk and impact assessments should notify the Organization of the result of the assessments together with the notification of local regulations on the discharges of discharge water from EGCSs."*

ICS advocates a consistent approach to analysis and impact assessment which will then facilitate a scientific evidence-based approach to determine if and to what extent further regulation is required on a global level. Regulation of EGCS discharges by following the risk and impact assessment guidelines in MEPC.1/Circ.899 would promote transparency, would provide the industry with a clear understanding of the reasons behind Member States' decisions and enable

better informed decisions by the industry. If the need to improve the quality of EGCS discharges is identified through the accumulated scientific data and analysis, it is suggested that the best approach is to mitigate discharge risks through the existing international regulatory framework, i.e. update and revise the discharge water quality criteria in the latest guidelines for EGCS (resolution MEPC.340(77)).

Therefore, ICS requests that Denmark reconsiders its proposed amendments to the Act and awaits the outcome of further impact assessments conducted pursuant to MEPC.1/Circ.899 and agreement in the matters related to EGCS discharges by IMO Member States.

g. Long Term Impact on the Confidence of the Shipping Industry

In the run up to the implementation of the IMO 2020 0.5% sulphur limit³, shipowners were encouraged and incentivized to choose EGCSs as the preferred compliance method for both existing and new ships. As an example, the European Union (EU) awarded a grant⁴ totalling €48 million in 2015 to support the installation of EGCSs to meet the 0.5% sulphur limit. At that time, this grant was provided as a demonstration of the EU's commitment to reducing sulphur emissions from ships and was a significant step in assisting the industry in complying with the new regulation. The EU grant was part of a broader initiative to promote the use of EGCS in the maritime industry and encouraged investment in EGCS installations both within the EU and across the globe.

ICS notes that as part of its analysis on the impact of this proposed legislation the Danish government has considered arguments around break-even calculations for existing EGCS installations. However, ICS is concerned that such arguments are perhaps too simplistic and ignore the need to provide and ensure regulatory certainty to early adopters of emerging innovations. Prohibiting the use of existing EGCSs that were installed in accordance with and are compliant with current IMO Guideline risks penalising many shipowners that were early adopters of the technology and who made these investments in good faith relying on IMO approval, and in many cases encouragement and financial assistance, from national maritime and regional administrations.

Regional or national “U-turns” on previously approved technology risks creating an unfortunate precedent at a crucial time for the shipping industry. The industry is at a crossroads. The reduction of GHG emissions and compliance with IMO targets will necessitate that shipowners and operators seek to improve efficiencies and invest in alternative zero- and near-zero GHG fuels and technologies. Retroactively applying restrictive measures on previously accepted emission abatement technologies like

³ The sulphur content limit of 0.5% applies to the fuel oil used on board ships operating outside designated emission control areas.

⁴ 'Interferry members win EU aid for scrubber projects' (2015) SAFETY4SEA, 30 July. Available at: <https://safety4sea.com/interferry-members-win-eu-aid-for-scrubber-projects/> (Accessed: 3 September 2023)

EGCS will set an unfortunate negative precedent for early movers investing in low- and zero-GHG ships, who are already dealing with uncertainties regarding the global availability of their chosen alternative fuel option and the cost implications of taking up new fuels and technologies. In addition, until such time as low- and zero-carbon fuels become widely available, many (onboard) carbon capture and storage (OCCS) technologies depend on the use of EGCS. Local regulation of EGCSs installed in the context of complying with regulation of sulphur emissions has wider, potentially far-reaching implications. It raises concerns that similar future investments in technology may also be subject to similar U-turns and prohibitions at national or regional level within a few years of such an investment. Legal certainty and effective global, not national and regional regulation is crucial to encourage shipowners to make investment decisions regarding new technologies and fuels which are vital for not only for long term environmental targets.

Conclusion

ICS reiterates the primacy of international law and the importance of ensuring that this is not undermined by regional or national law. Indeed, the Vienna Convention On the Law of Treaties, 1969, sets out (in Article 27) a clear and logical imperative for national laws to cede to international obligations given that it is the objective of many law-making treaties to change the parties' domestic legal situation; treaties would be doomed to immediate failure if non-performance could be justified with deviating domestic laws.

International treaty law also requires states parties to cooperate with each other to ensure the smooth operation of the respective agreement. The significance of the obligations under international law to cooperate cannot be overestimated in the particular circumstances of a global industry where flag, port and coastal States have interrelated and interlocking duties and obligations to each other. This makes it incumbent on all states Parties to work together, and in this particular context, within the IMO, to fulfil their independent but related responsibilities and not to deviate from them or impose differing standards and obligations through national laws.

København den 24. september 2024

Til Miljøministeriet

e-mail: mim@mim.dk

cc.: tanjl@mim.dk; ju-ems@mim.dk

Høringsvar vedr. lovforslag om ændring af havmiljøloven j. nr. 2023-5044

Tak for muligheden for at afgive høringssvar på lovforslaget om forbud mod udledning af vand fra røggasrensesystemer på skibe m.m. Dansk Miljøteknologi hilser lovforslaget velkomment, og vi er helt overordnet enige i forslagets hensigt om at begrænse tilledning af miljøfarlige stoffer til havet. Vi er dog uforstående over for måden, forbuddet ønskes gennemført på, særligt herunder forbuddet mod de lukkede scrubbere.

I stedet for et forbud mener vi, at der bør fastsættes en lav grænseværdi for udledningen af den sidste mængde spildevand (bleed-off), så forslaget flugter med princippet om teknologineutralitet. Forslaget vurderes herudover at medføre øget luftforurening og en større udledning af CO₂. Sidst, men ikke mindst, er vi bekymrede for det allerede adresserede problem med manglende kontrol og håndhævelse af, om reglerne overholdes – særligt for skibe på gennemsejling.

Fastsæt en lav grænseværdi for udledning af spildevand fra de lukkede scrubbere

Vi kan kun bifalde, at det nu bliver ulovligt at anvende åbne scrubbere uden nogen form for rensning indtil 22 km fra de danske kyster. Vi har dog svært ved at se fornuften i også at forbyde de lukkede scrubbere, hvor der kun udledes en lille mængde spildevand. I stedet for et forbud bør der fastsættes en lav grænseværdi for indholdsstofferne af bleed-off spildevandet. En lav grænseværdi vil samtidig motivere teknologivirksomhederne til at udvikle endnu mere effektive renseteknologier. Op til at IMO's skærpede svovlkrav trådte i kraft i 2020, har danske teknologivirksomheder investeret væsentlige millionbeløb i at udvikle løsninger til røggasrensning og overvågning. Flere af disse løsninger er støttet gennem Miljøministeriets eget udviklingsprogram MUDP.

Når der vedtages ny lovgivning i Danmark, har vi normalt det mantra, at opnåelsen af målet skal være teknologineutralt. Det vil sige, at virksomhederne har frit teknologivalg i forhold til, hvordan de vil leve op til disse mål. Derfor mener vi, at høje udlederkrav for de miljøfremmede stoffer og tungmetaller er vejen at gå. En lukket scrubber udleder 100-200 gange mindre spildevand end en åben scrubber. Slammet fra rensprocessen opsamles og afleveres i havn. Som det foreslås i lovforslaget, foreligger der også den mulighed, at skibene kan opbevare bleed-off spildevandet ombord og aflevere det i havn til viderebehandling. Som nævnt mener vi, at rederierne skal have frit valg af teknologi - om de ønsker at rense spildevandet yderligere om bord eller opbevare det. I nogle tilfælde kan det være en udfordring at finde plads på et i forvejen kompakt skibsdesign, hvorfor yderligere rensning til nærmere fastsatte grænseværdier vil være at foretrække inden udledning til havet.

For at sikre, at skibe kan skille sig af med det opsamlede slam og evt. spildevand, er det særligt vigtigt, at der for alle væsentlige danske havne etableres modtagelsesfaciliteter, så slam og spildevand kan

renses på stedet eller sendes videre til specialrensning. Da slammet og spildevandet fra røggasrensningen er affald der er dannet ombord, som en del af skibets primære drift forventer vi, at dette er undtaget fra Basel Konventionens regler om transport af farligt affald over grænser - TransFrontier Shipment of Waste.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at bleed-off-vandet er en stærk syre. Dette mener vi ikke er korrekt, idet den delmængde af cirkulationsvandet, som skal opfange svovlen, som minimum skal have en neutral pH-værdi for at virke.

Forbuddet vil medføre mere luftforurening og øget raffinering af råolie

Lavsvovlolie indeholder rigtigt nok ned mod 0,1 % svovl, men der udledes stadig store mængder partikler og andre luftforurenende stoffer ved forbrænding i skibenes motorer. Scrubberteknologien bringer luftforureningen på væskeform, - hvor den kan håndteres efterfølgende. En effektiv scrubber er i stand til at vaske 98 % af svovlen ud af udstødningen, som ender i et lukket system. Tidligere svovlovervågningsdata viser, at introduktionen af scrubberne betød, at mange skibe udleder mindre end 0.1% svovl, fordi scrubberne ofte vasker mere svovl ud, end loven kræver. Denne gevinst vil gå tabt ved skiftet lavsvovlolie. Nogle scrubbersystemer fjerner desuden partikler og black carbon. Med et forbud mod de lukkede scrubbere gør vi således luften og klimaet en bjørnetjeneste pga. et ensidigt fokus på udledning af en lille mængde spildevand.

Forslaget vil medføre øget raffinering af olie, da skibene de facto ikke længere kan anvende HFO indenfor 22 km grænsen. Olieraffinering bidrager årligt med ca. 1 mio. tons CO₂-ækvivalenter, svarende til ca. 2 % af Danmarks samlede klimagasudledninger. På raffinaderierne forarbejdes råolien via en række processer, der bl.a. kræver opvarmning til høje temperaturer. Energiforbruget til raffinering dækkes hovedsageligt af raffinaderigas, som er et oliebyprodukt. 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.

I høringsmaterialet savner vi at problemet med øget luftforurening og udledning af klimagasser som konsekvens af scrubberforbuddet bliver adresseret og vurderet. De lukkede scrubbere mener vi er nøglen til at tilgodese både havmiljøet, luften og klimaet. Derfor ærgrer det os at de forbydes fra 2029 med de foreslåede restriktioner.

Genindfør svovlovervågningen til søs for at håndhæve reglerne

Af lovbemærkningerne fremgår det, at reglerne om uskadelig passage forhindrer, at tilsynsmyndighederne kan stoppe et udenlandsk skib, der sejler gennem dansk farvand. Tilsynsmyndigheden vil derfor kun kunne foretage fysisk inspektion af udenlandske skibe, hvis de går i en dansk havn.

Den manglende mulighed for håndhævelse af reglerne for skibe på gennemfart mener vi er et stort problem for at sikre, at reglerne faktisk efterleves – herunder tilliden til, at den nye lovgivning faktisk virker. Vi vil derfor opfordre til at genindføre svovlovervågningen til søs ved anvendelse af såkaldte "sniffere". I årene 2019-2022 var der på finansloven afsat 12 mio. kr. (3 mio. kr. årligt) til "at prioritere en effektiv håndhævelse af svovlreglerne ved at overvåge og kontrollere skibes udledninger af svovl i danske farvande, således at der sikres en øget overholdelse af kravene hertil". Overvågningen var

særdeles effektiv med en beviselig præventiv effekt og bestod af en sniffer under Storebæltsbroen og stikprøvekontroller med helikopter.

Hvis sniffermålingen indikerer en overskridelse af svovlkravet, kan der gives besked til den nærmeste havn, hvor skibet skal lægge til med henblik på udtagelse af en olieprøve og/eller en udskrift af skibets emissionsdata for at vise, om brændstoffet overholder svovlkravene. På den måde er det faktisk muligt at foretage en effektiv håndhævelse af de nye regler uden at forstyrre skibe i uskadelig passage.

I 2022 blev der udført ca. 600 sniffermålinger til søs, som viste overskridelser af svovlkravet i 3,7 % af tilfældene. Flere af disse overskridelser var i den grove ende. Fra 2021 til 2022 skete der en væsentlig stigning i antallet af målte overskridelser. Med de foreslåede regler vurderer, vi at incitamentet til at snyde med reglerne stiger yderligere, idet skibe der hidtil har kunne sejle gennem danske farvande med en velfungerende scrubber, ikke længere har den mulighed.

Afsluttende bemærkninger

I Dansk Miljøteknologi er vi optaget af, at vi udnytter de teknologiske muligheder for at skabe et bedre miljø og klima. Vi mener at lovforslaget går i den gale retning, da hensigten med at løse problemet med udledning af miljøfarlige stoffer til havet sker på bekostning af, at der kommer øget luftforurening og større udledning af CO₂. Danmark er førende indenfor udvikling af scrubberteknologi og spildevandsrensning. Giv det maritime erhverv frihed til at vælge teknologi og stil i stedet øgede udlederkrav til spildevandet fra de lukkede scrubbere. På land har vi flere industrielle renseanlæg som er i stand til at håndtere slammet og spildevandet fra scrubberne. Industrien er klar til at imødekomme endnu strammere udlederkrav, så påvirkningen af havet bliver minimal.

Ny og forbedret miljø- og klimalovgivning spiller en vigtig rolle som driver for teknologiudviklingen og muligheden for, at danske grønne virksomheder kan bruge hjemmemarkedet som udstillingsvindue for deres løsninger. Lad os udnytte disse muligheder i stedet for at begrænse dem med et ensidigt fokus.

Med venlig hilsen



Erik Christiansen
Miljøpolitisk konsulent, Dansk Miljøteknologi