

Miljø- og Fødevarerministeriet  
Miljøstyrelsen  
Haraldsgade 53  
2100 København Ø

## Hørings svar til høring af direktivforslag om modtagefaciliteter i havne "MST-733-00018"

Danske Havne sætter pris på at få mulighed for at afgive høringssvar, da håndtering af affald udgør en ganske omfattende del af havnenes aktiviteter.

Danske Havne ser positivt på, at forslaget bidrager til en tilpasning af EU- reguleringen til Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL) ((Annex I, II, IV, V, VI) og at alle havne i EU skal have en form for "no special fee" ordning.

Danske Havne er derimod skeptisk m.h.t. om de foreslåede bestemmelser er tilstrækkelige konsistente til at kunne imødegå en form for affaldsturisme, hvor store mængder affald opsamles og leveres til bestemte havne, afhængig af logistik og modtageforhold.

### Aflevering af affald i havne

I henhold til artikel 7 (2) fremgår det, at havene skal kvittere for modtagelse af affald ved udfyldelse af bilag 3.

Danske Havne henstiller til at der tages et system i anvendelse, hvor der blot kvitteres på at havnen har modtaget affaldet som anmeldt og at der kvitteres i samme system som affaldet anmeldes. I modsat fald ville det indebære unødige administrative byrder for ikke mindst de mindre havne, i form af kontrol, vejning samt udfyldning skema som angivet i bilag 3.

Af forslagets artikel 7 (1) fremgår det, at skibene som udgangspunkt skal aflevere alt affald (også farligt affald samt slopolie - undtaget er kun scrubber affald og last rester). Som undtagelse fra dette væsentlige princip, fritages skibene i henhold til artikel 7 (5) fra dette krav:

- Hvis skibet ligger mindre end 24 timer i havn
- Hvis skibet har fornøden kapacitet.

Rigtig mange skibe ligger mindre end 24 timer i havn, hvorved de kan sejle videre uden at aflevere deres affald, og de kan herved opsamle store mængder før de afleverer det. Der er også mange



skibe, der har den fornøden kapacitet, så de ikke behøver at aflevere deres affald hver gang de er i havn.

Derudover oplever enkelte havne, at de har skibe, der ligger for anker udenfor deres havn i mange uger og her genererer meget store mængder affald, før de går i havn. Danske Havne finder det rimeligt, at havne i sådan situationer får mulighed for at tage sig betaling for modtagelse af affald uanset dets beskaffenhed.

Danske Havne mener på den baggrund:

- At tidsgrænsen for at blive fritaget for afleveringsforpligtigelse skal reduceres betydeligt – f.eks. til maksimalt 12 timer.
- At der skal være grænser for mængden af affald fra et skib som modtages under "no special fee", afhængigt af størrelse- og type af skib og seneste havneanløb f.eks.

Endelig savner direktivet angivelse af hvordan skibene skal overdrage det affald, som de bringer til havn. Byrden for modtagelse af affald vil i høj grad afhængige af om affaldet er sorteret eller ej. Omkostningerne for bortskaffelse vil fordyres, hvis affaldet ikke er sorteret i henhold til de fraktioner, som der er meldt ind.

Krydstogtskibe udgør en særlig kategori af skibe m.h.t. affaldshåndtering, hvorfor Danske Havne ikke finder det hensigtsmæssigt at lade denne type fartøjer indgå i det almindelige system for aflevering af affald. Krydstogtskibe lagre store mængder affald og kan derfor indebære store udgifter for havnene, hvis der ikke er loft over mængden af affald, de kan aflevere i hver havn. Danske Havne foreslår derfor at krydstogtskibe omfattes af bestemmelserne i artikel 9, så de får adgang til udstedelse af fritagelsescertifikatet som angivet i bilag 5.

#### **Green Ship:**

Af direktivet fremgår at der skal indføres miljørabatter til skibe der håndterer affaldet bæredygtigt via "Green ship".

I betragtning af havneafgifterne udgør en mindre del af de samlede omkostninger for transport med skib, vurderer Danske Havne, at rabat for miljøvenlige skibe vil have en meget begrænset indflydelse for rederiernes dispositioner og dermed også en meget marginal miljøeffekt. Derudover kan det have større omkostninger for specielt mindre havne at administrere en sådan ordning.

Et krav til skibene om at aflevere affaldet i de fraktioner som de er forudanmeldt, bør være obligatorisk og indgå i direktivet og ikke være omfattet af en "Green Ship" ordning.

Gren ship ordninger bør forblive et frivilligt anlæggende for den individuelle havn, ud fra dens overvejelser om profilering eller om særlige lokale miljøfølsomme forhold.

Med venlig Hilsen

Kasper Ullum  
Danske Havne



9. marts 2018

## Høringssvar fra Danske Rederier vedr. direktivforslag om modtagefaciliteter i havne "MST-733-00018"

### Danske Rederiers sammenfattede holdning til direktivet:

Vi mener generelt, at direktivet giver rederierne en lettere og mere smidig adgang til at bortskaffe affaldet fra skibene – ikke mindst i lyset af at indberetningen kan ske elektronisk og ved brug af kendte IMO formularer. Samtidig har havnene nu en forpligtigelse til at kunne tage imod affaldet, hvilket også sikrer, at skibet ikke unødigt er tvunget til at skulle sejle rundt med affaldet om bord.

Danske Rederier mener samtidig at det er vigtigt at sikre, at der indsættes en bestemmelse om at de nationale myndigheder, som er ansvarlig for implementeringen af direktivet, bliver pålagt at føre en form for kontrol med om de gebyrer, der bliver opkrævet, er i overensstemmelse med de udgifter havnen har til at bortskaffe affaldet – ligesom at dette gebyr alene kan henføres til bortskaffelse af det affald, der kommer fra skibene. Denne hjemmel bør så senere i den nationale gennemførelse af direktivet udmontes i en mekanisme, som sikrer, at brugeren får fuld gennemsigtighed i prissætningen for afskaffelse af affaldet.

Vi vil endvidere fremføre, at vi mener at det er u hensigtsmæssigt at:

- Skal skibet skal betale en afgift, uanset om havnens affaldshåndtering på et givet tidspunkt ikke er i stand til at modtage affaldet,
- Skibet skal opbevare oplysninger om afleveret affald i to år om bord på skibet, når det er indberettet elektronisk,
- Kravet om anmeldelse af havneanløb 24 timer i forvejen kan være vanskeligt, da skibene kan ligge for anker udenfor havnen, og ikke ved, hvornår de må gå i havn,
- Kravet om at affaldet skal afleveres i hver havn vil kunne udgøre et problem for nogle af de skibe, som har hyppige havneanløb. Og skibet bør derfor kunne have fleksibiliteten til at opholde det om bord, såfremt der er plads til det,
- Det med det brede krav om at "mindst 30 %" af omkostningerne skal være en indirekte afgift, gør det vanskeligt at forudse omkostningsstrukturen.

Søren Enemark  
Chefkonsulent  
Sikkerhed, Sundhed, Miljø og Innovation



M: +45 41 24 74 31  
[se@danishshipping.dk](mailto:se@danishshipping.dk)

Amaliegade 33  
DK 1256 København K



Miljøstyrelsen

[sendes alene elektronisk til [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)]

9. marts 2018

MAMJ

## Høring af direktivforslag om modtagefaciliteter i havne - MST-733-00018

Miljøstyrelsen har sendt EU-Kommissionens forslag til direktiv om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe i høring. Affalds- og Ressourceindustrien (ARI) har følgende bemærkninger:

Direktivforslaget formål – reduktion af affaldsudtømmning i havet og effektivisering af maritime operationer i havnene – kan ARI kun bakke op om.

Ud fra hensynet til et højere beskyttelsesniveau for havmiljøet finder vi det derfor også vigtigt, at pligten til at aflevere affald efter direktivet bringes i overensstemmelse med MARPOL's nye og strengere udtømningsnormer for skibe, og herunder modsvarer MARPOL's forbud mod udtømmning, og at der ved siden af de materielle krav også er et stort fokus på tilsyn og håndhævelse heraf via reglerne om inspektioner og kontroller.

Det er vigtigt for direktivets effektivitet, at der er fokus på at sikre ensartede vilkår for både havne og havnebrugerne. Det er centralt for skibenes incitament til at aflevere affald, at modtagelsen i alle relevante havne er ens og gennemsigtig. I en situation hvor havnenes forpligtelser øges, er det samtidigt af betydning for havnenes indbyrdes konkurrencesituation, at omfanget af byrden er relativt ens.

Betalingsreglerne er vigtige af samme grund. Direktivet fastsætter nogle principper for omkostningsdækningen, og ved implementeringen i dansk lovgivning bør der være fokus på at sikre incitamenter hos alle led (skibe, havne, affaldsbehandlere) til at gøre det miljømæssigt mest effektive.

ARI står naturligvis til rådighed for en uddybning af dette høringsvar.

Med venlig hilsen

**Marianne Munch Jensen**

Sekretariatsleder i Affalds- og Ressourceindustrien

