



## Høringsnotat

Cirkulær Økonomi & Affald  
J.nr. 2020 - 23380  
Ref. LUNBA  
Den 25. maj 2021

## Høring over udkast til bekendtgørelse om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner

---

### Høringen

Bekendtgørelsen blev i udkast sendt i ekstern høring den 3. maj med frist for angivelse af høringssvar den 24. maj 2021.

Der er modtaget høringssvar fra Søværnskommandoen, Erhvervsstyrelsen, Danske Rederier, Søfartsstyrelsen, Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation (DFPO), Danmarks Pelagiske Producentorganisations (DPPO) og Danske Havne.

Rigsrevisionen, Digitaliseringsstyrelsen, Færgesekretariatet, Justitsministeriet og Arbejdstilsynet har ikke haft bemærkninger til høringen.

### Høringssvar

I det følgende er høringssvarene beskrevet, opdelt i emner, efterfulgt af Miljøstyrelsens kommentarer. Høringssvarene er kun gengivet i hovedtræk. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold, henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65117>.

#### § 1

Søfartsstyrelsen foreslår, at tilføje ”jf, dog § 11, stk. 2” i slutningen af § 1, stk. 4.

*Miljøstyrelsens kommentar: § 1 angiver hvem der er omfattet af bekendtgørelsen. Af § 11, stk. 2 fremgår det, hvilke skibe, som er undtaget bestemmelserne i kapitel 5. Disse skibe er dermed ikke undtaget resten af bekendtgørelsen, men kun kapitel 4. Hvis man tilføjer ”jf, dog § 11, stk. 2”, i § 1, stk. 4, vil det antyde, at skibene altid er undtaget bekendtgørelsen, og ikke kun kapitel 5.*

**Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.**

#### § 4

DFPO bemærker, at der i § 4, stk. 3 er indsat definition af passivt fisket affald, som værende affald, der samles i garn under fiskeri. DFPO påpeger, at definitionen umiddelbart ikke anvendes til andet i bekendtgørelsen end til § 4, stk. 2, som ligeledes er en definition, hvorfor disse umiddelbart kan sammenskrives.

*Miljøstyrelsens kommentar: Definitionerne stammer fra direktiv 2019/833. Miljøstyrelsen vurderer, at det er mest hensigtsmæssigt, hvis definitionerne holdes særskilt. **Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.***

DFPO anfører til § 4, stk. 6, at der skal fjernes et "r" i fiskerfartøjer, så der står fiskefartøjer.  
*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen tilretter efter forslaget. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

## § 6

Søfartsstyrelsen gør opmærksom på, at der generelt er ændret "driftsaffald" til "affald" i bekendtgørelsesudkastet. Men at der i § 6 stadig fremgår som driftsaffald.

*Miljøstyrelsens kommentar: Driftsaffald ændres til affald. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

## § 11

Søfartsstyrelsen bemærker, at opremsningen i § 11, stk. 2, nr. 3 forekommer forkert og upræcis.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen er enig med Søfartsstyrelsen i, at bestemmelsen var upræcis. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

Danske Havne anfører til § 11, stk. 3, at i mange havne afleverer skibene deres affald i de containere, som er på havnen. Ligeledes at der ikke er bemanning på havnene til at tage ud og modtage affaldet samt kvittere herfor. Det vil derfor give en stor omkostning for havnene, hvis de skal kvittere manuelt for hver aflevering.

*Miljøstyrelsens kommentar: Der er i § 11, stk. 4 indskrevet, at der ikke er krav om udstedelse af affaldskvittering i små havne, der er ubemandet. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

Danske Havne anfører til § 11, stk. 5, at det virker gammeldags, at indføre papirkvitteringer, som efterfølgende skal indtastes i et elektronisk system. Ligeledes påpeges det, at det koster 60.000 kr. årligt, at have licens til SafeSeaNet.

*Miljøstyrelsens kommentar: Der er ikke krav om, at kvitteringen skal være i papirform. Der kan ligeledes være tale om, at havnen udfylder kvitteringen på computer mv. og sender denne elektronisk til skibet. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

DFPO bemærker til § 11, stk. 5, at der er en bekymring for, at indberetning af affaldskvitteringen i SafeSeaNet kræver forbindelse til internettet, da fiskeren ikke nødvendigvis har internetadgang efter afsejling.

*Miljøstyrelsens kommentar: Affaldskvitteringen skal indberettes inden afrejse eller så snart kvitteringen er modtaget. Derudover er det et krav i stk. 3, at affaldskvitteringen skal afleveres til skibsføreren uden unødigt forsinkelse. Det vil derfor være i yderst sjældne tilfælde, at affaldskvitteringen ikke er modtaget af skibsføreren inden afrejsen. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

Søfartsstyrelsen bemærker til § 11, stk. 6, at det er uklart, hvilke dokumenter, der skal være tilgængelige.

*Miljøstyrelsens kommentar: Ordlyden af bestemmelsen stammer fra direktivet, og det er således et krav fra EU's side, at disse dokumenter skal være tilgængelige, hvor det er relevant. Det er ikke nærmere defineret i direktivet, hvad disse dokumenter indeholder. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

Søfartsstyrelsen angiver, at der mangler en definition af "mindre skibe" til § 11, stk. 7.

*Miljøstyrelsens kommentar: Der er tale om skibe, som ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

## § 12

DFPO bemærker til § 12, stk. 1, at der henvises til stk. 5 og 6 i bestemmelsen, som er slettet fra udkastet.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen har tilrettet bestemmelsen, så der ikke henvises til slettede bestemmelser. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

DFPO bemærker til § 12, stk. 2, at fiskefartøjer over 45 meter vil blive omfattet af reglerne, da § 12, stk. 5, som tidligere undtog disse fartøjer er fjernet fra udkastet. DFPO gør opmærksom på, at det kan være svært for disse fartøjer, at overholde § 12, stk. 2, da længden af en fangstrejse ikke nødvendigvis er kendt på forhånd, da det afhænger af vind og vejr. Yderligere gøres der opmærksom på, at det er uhensigtsmæssigt med en meldepligt, hvor man skal angive de forskellige affaldsfraktioner inden fartøjets fiskeri er ophørt. DFPO bemærker derfor, at disse fartøjer bør omfattes af dispensationen i § 18.

*Miljøstyrelsens kommentar: Anmeldelsen skal ske 24 timer inden anløb til havn, så snart anløbshavn kendes, hvis dette er under 24 timer inden anløb eller senest ved afsejling fra den foregående havn, hvis sejladsens varighed er under 24 timer. Der er derved flere muligheder for at opfylde bekendtgørelsens krav, afhængig af type af sejlads og varigheden heraf. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

DPPO bemærker, at fiskefartøjer over 45 meter omfattes af bekendtgørelsen, fordi direktivet henviser til direktiv om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og anfører, at denne gruppe omfattes, fordi det er forvaltningsmæssigt belejligt.

*Miljøstyrelsens kommentar: Det er korrekt, at fiskefartøjer over 45 meter omfattes af bekendtgørelsen, da direktiv 2019/883, som bekendtgørelsen implementerer, henviser til direktiv om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet. Det er vigtigt, at Danmark overholder de forpligtelser, som er pålagt af EU. Derudover skal det også sikres, at skibene er underlagt de samme krav i alle medlemslande. Dette er årsagen til, at fiskefartøjer over 45 meter nu er omfattet af bekendtgørelsen. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

Søfartsstyrelsen angiver, at der i § 12, stk. 4 er anvendt ordet "helst". Søfartsstyrelsen bemærker, at ordet er uhensigtsmæssigt i lovtekst.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen medgiver, at ordet er uhensigtsmæssigt. "Helst" ændres til "så vidt muligt". **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

## § 13

Danske Havne anfører til § 13, stk. 4, at det vil være vanskeligt for havnen at angive, hvor stor del af skibsafgiften, som affaldshåndteringen udgør. Ligeledes kan det være vanskeligt at adskille, hvad fiskerihavne modtager af affald fra fragtskibe.

*Miljøstyrelsens kommentar: Denne bestemmelse er ikke blevet revideret ved denne bekendtgørelsesændring og er således gældende i dag. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

DFPO oplyser, at de øgede afgifter på baggrund af affald fra fartøjer over 45 meter ikke må bevirke, at prisen stiger for alle og dermed også fartøjer under 45 meter.

*Miljøstyrelsens kommentar: Denne bestemmelse er ikke blevet revideret ved denne bekendtgørelsesændring og følger praksis i dag. Derudover afventer Miljøstyrelsen, at EU-Kommissionen vedtager sekundære retsakt, som skal være med til at bestemme afgifterne. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

## § 16

Søfartsstyrelsen gør opmærksom på, at Danske Rederier er stavet forkert, samt at Danmarks Fiskeriforening i dag hedder Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen har tilrettet efter Søfartsstyrelsens anvisninger.*

**Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.**

## § 18

DFPO og DPPO anfører, at fiskefartøjer over 45 meter skal have mulighed for at ansøge om dispensation. DPPO foreslår endvidere, at "fast rutefart" bliver nærmere defineret

*Miljøstyrelsens kommentar: Dispensationen angiver ikke, hvilke specifikke skibe, som kan søge om dispensation. Derimod er der nogle betingelser, der skal være opfyldt, for at kunne anmode om dispensation. For at kunne anmode om dispensation, skal man enten opfylde nr. 1 eller 2 i § 18, stk. 1. Bestemmelsen implementerer direktiv 2019/883, og der er ikke mulighed for at indskrive direkte, at fiskefartøjer kan ansøge om dispensation. Derudover er "fast rutefart" defineret i § 4, nr. 9.*

**Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.**

## § 19

Danske Havne anfører, at ved at nedsætte kontrollen fra 25 % til 15 % kan medvirke til, at skibene i højere grad afleverer store mængder affald i de havne, hvor det er nemt at komme af med det.

*Miljøstyrelsens kommentar: Den procentmæssige tilsynsfrekvens er bestemt i artikel 11, stk. 1 i EU-Kommissionens direktiv, som bekendtgørelsen implementere. Miljøstyrelsen er opmærksom på, at tilsynsfrekvensen nedsættes med denne revision. Det er vigtigt, at Danmark overholder de forpligtelser, der fremgår af EU-lovgivningen, samtidig med, at danske skibe eller havne ikke stilles dårligere end andre i EU/EØS-landene. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

Danske Rederier anfører, at de har påpeget i regeringens regelforum, at der i implementeringen af det nye affaldsdirektiv for skibe ikke bør etableres en ny kontrolindsats for affald i skibe, da det vil betyde, at to myndigheder skal ombord på skibene for at udføre en kort kontrol, i stedet for at lade den eksisterende havnestatskontrol varetage begge tilsyn.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen er opmærksom på, at det vil være u hensigtsmæssigt med flere tilsynsmyndigheder, og det er heller ikke Miljøstyrelsens opfattelse, at ændringerne i bekendtgørelsen vil bevirke, at der er vil være to tilsynsmyndigheder. Det er Miljøstyrelsens udgangspunkt, at den pågældende tilsynsmyndighed i dag, vil kunne varetage de ekstra tilsynsopgaver, som bekendtgørelsen lægger op til. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

Søfartsstyrelsen angiver, at det af udkastet fremgår, at Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed.

Søfartsstyrelsen bistår Miljøstyrelsen med tilsyn af reglerne og det bær fremgå af reglerne, at Søfartsstyrelsen bistår med tilsynet.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen tilretter tilsynsbestemmelsen i § 19, stk. 1, så det tydeligt fremgår, at Søfartsstyrelsen bistår Miljøstyrelsen. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

Søfartsstyrelsen foreslår vedr. § 19, stk. 2, at indsætte henvisning til beregningsmodellen, for at give erhvervet indblik i, hvordan beregningerne foretages, og hvor mange skibe, der vil blive udtaget til kontrol. DFPO angiver ligeledes, at de undres over, hvilken mekanisme, der henvises til.

*Miljøstyrelsens kommentar: Beregningsmodellen for den risikobaserede udvælgelsesmekanisme skal udmøntes i en sekundær retsakt, som endnu ikke er vedtaget i EU. Det er dermed ikke muligt at indsætte henvisning hertil i bekendtgørelsesudkastet. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

Søfartsstyrelsen anbefaler, at ændre ordlyden i § 19, stk. 3 til ”De skibe, der skal inspiceres, udvælges med udgangspunkt i en risikobaseret udvælgelsesmekanisme udfærdiget af Unionen.”

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen tilretter bestemmelsen ud fra Søfartsstyrelsens bemærkninger, dog med det forbehold, at der er tale om stk. 4 og ikke stk. 3. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

## § 20

DFPO bemærker, at der i § 20, stk. 2 anføres, at Miljøstyrelsen skal indberette oplysninger inden for en rimelig frist. DFPO anbefaler, at fristen anføres i bekendtgørelsen.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen vurderer, at bestemmelsen er upræcis, og bestemmelsen er derfor omformuleret. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

## § 21

Søfartsstyrelsen angiver, at bestemmelsen afskærer klagemulighed, da det fremgår, at afgørelser ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Søfartsstyrelsen påpeger, at dette vurderes at være i strid med havmiljøbeskyttelseslovens § 42 a.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøministeren har hjemmel i havmiljøloven § 48, stk. 2, til at fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, herunder at afgørelser ikke skal kunne påklages. Havmiljøloven § 42 a fastsætter regler om tilbageholdelse af skibe mm. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

## § 22

Danske Havne anfører til § 22, stk. 1, nr. 9, at der bør stilles strengere krav til ankomne skibe, så oplysningerne der er anmeldt i SafeSeaNet er rigtige.

*Miljøstyrelsens kommentar: § 22 er strafbestemmelse, som giver mulighed for, at udstede bøde, såfremt bekendtgørelsens bestemmelser, som er pålagt straf ikke er overholdt. Bøden udstedes af domstolene. Konstateres der en overtrædelse, har Miljøstyrelsen hjemmel til at indgive en politianmeldelse, som derefter har mulighed for, at indbringe sagen for domstolene, som herefter tager stilling til evt. bøde. Miljøstyrelsen vurderer derfor, at strafbestemmelserne stemmer overens med de krav, der stilles til skibene. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

## Generel bemærkning

Danske Havne mener, at der er tale om overimplementering ved revision af denne bekendtgørelse, da man allerede ved, at der udstedes nye regler, når EU's gennemførelsesretsakter er på plads. Dette vil bevirke, at havnene inden for to omgange med forholdsvis korte intervaller skal tilpasse sig nye regler.

*Miljøstyrelsens bemærkninger: EU-Kommissionen har den 17. april 2019 vedtaget direktiv om modtagefaciliteter i havne. Heraf fremgår det, at medlemsstaterne inden 28. juni 2021 skal have vedtaget nationale bestemmelser, som implementerer bestemmelserne i direktivet. Derudover fremgår der af direktivet, at der skal vedtages 4 sekundære retsakter, som skal udmønte nogle af områderne i direktivet, for at sikre ensartethed inden for EU/EØS-lande. Disse retsakter skulle efter planen have været vedtaget senest 28. juni 2020, men de er fortsat ikke vedtaget i EU-Kommissionen. De sekundære retsakter vedtages særskilt. Der er dermed stadig krav om, at direktivet skal implementeres inden 28. juni 2021.*

*Miljøstyrelsen er opmærksom på, at det vil betyde, at der bliver foretaget en ny revision af bekendtgørelsen, så snart de sekundære retsakter er vedtaget. Miljøstyrelsen vil dog samtidig gøre opmærksom på, at der ikke er tale om overimplementering, da Miljøstyrelsen blot overholder den angivne implementeringsfrist i direktivet. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***

Søfartsstyrelsen bemærker, at de danske organisationer for rederne af henholdsvis handels- og fiskeskibe, samt de faglige organisationer for henholdsvis søfarende og fiskere ikke optræder på høringslisten.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen erkender, at nogle væsentlige aktører på markedet har manglet på høringslisten, og der er efter modtagelse af Søfartsstyrelsens høringssvar udsendt særskilt høring til de parter, som ikke har været med i den officielle høring. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

Søværnskommandoen bemærker, at SafeSeaNet endnu ikke er opsat til de nye krav i direktivet, og at der for dette er en implementeringsfrist maj 2022. I de tidligere bekendtgørelser, har der i ikrafttrædelsesbestemmelsen været en tilføjelse på, at man har skulle bruge de tidligere indberetninger, indtil systemet er sat op til det nye, men det er fjernet i det udkast, som Miljøstyrelsen har haft i høring.

*Miljøstyrelsens kommentar: Miljøstyrelsen er enig i Søværnskommandoens bemærkning og indsætter derved den samme bestemmelse igen, således at det fremgår, at man skal anvende skemaerne i den forgående bekendtgørelse ved indberetning, indtil systemet er klar. **Miljøstyrelsen har imødekommet denne bemærkning.***

## **Passagerskibe**

Danske Rederier anfører, at der efter deres opfattelse fortsat bør være mulighed for, at passagerskibe kan operere under de aftaler, der allerede er indgået, uden at skulle forny dem.

Ligeledes for reserveskibe, der indsættes som erstatning for passagerskibene i tilfælde af driftsforstyrrelser. Her bør der være mulighed for at få dispensation for reglerne, da dette skib vil blive omfattet af den ordning i land, som det skib, det erstatter allerede har.

*Miljøstyrelsens kommentarer: Dispensationsmulighederne fremgår af § 18. Her er det muligt at anmode om dispensation, hvis man opfylder betingelserne i nr. 1 eller 2 i § 18, stk. 1. De skibe, som har fået dispensation fra bekendtgørelsen tidligere, skal ikke anmode om ny dispensation, på baggrund af denne reviderede udgave. **Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.***