

Udskriftsdato: 14. december 2025

2018/1 LSF 52 (Gældende)

**Forslag til Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet
(Bemyndigelse om offentliggørelse af navne på rederier, der overtræder
reglerne om svovlindhold i skibsbrændstoffer)**

Ministerium: Miljø- og Fødevareministeriet

Journalnummer: Miljø- og Fødevaremin., j.nr. 2018-9213

Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

(Bemyndigelse om offentliggørelse af navne på rederier, der overtræder reglerne om svovlindhold i skibsbrændstoffer)

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1033 af 4. september 2017, som ændret ved § 1 i lov nr. 463 af 15. maj 2017 og § 52 i lov nr. 1534 af 19. december 2017, foretages følgende ændring:

1. I § 45 c indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af oplysninger om de bødeforelæg, som anklagemyndigheden har udstedt efter reglerne i retsplejelovens § 832, og om tiltaler rejst ved anklageskrifter efter reglerne i retsplejelovens § 834, i sager om overtrædelse af regler udstedt i medfør af lovens § 32, og som vedrører krav til svovlindholdet i det brændstof, som skibe skal anvende i visse havområder eller emissionsreduktionsmetoder hertil. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, at offentliggørelsen kan omfatte den juridiske eller fysiske persons navn og kan ske digitalt.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. *Indledning*
2. *Baggrund*
3. *Lovforslagets hovedpunkter*
 - 3.1. *Offentliggørelse af oplysninger om overtrædelse af visse regler om krav til svovlindholdet i skibsbrændstoffer*
 1. *Gældende ret*
 - 3.1. *Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser*
 2. *Lovforslagets udformning*
 3. *Forholdet til anbefalingerne i betænkning nr. 1516/2010 og databeskyttelsesforordningen*
4. *Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
6. *Administrative konsekvenser for borgerne*
7. *Miljømæssige konsekvenser*
8. *Forholdet til EU-retten*
9. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
10. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Det foreslås, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om offentliggørelse af oplysninger om bødeforelæg, som anklagemyndigheden har udstedt efter reglerne i retsplejelovens § 832, og tiltaler rejst ved anklageskrifter efter reglerne i retsplejelovens § 834, i sager vedrørende rederiers strafbare overtrædelse af regler i bekendtgørelse om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer. Det drejer sig om de bødeforelæg og anklageskrifter, der vedrører krav til svovlindholdet i det brændstof, som skibe skal anvende i visse havområder eller reduktionsmetoder hertil.

Det foreslås endvidere, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at offentliggørelsen kan omfatte den juridiske eller fysiske persons navn, samt at offentliggørelsen kan ske udelukkende digitalt, f.eks. på Miljøstyrelsens hjemmeside.

2. Baggrund

Emissioner fra skibsfart, som skyldes forbrænding af skibsbrændstoffer med et højt svovlindhold, bidrager til forurening af luften med svovldioxid og partikler, som er skadelige for menneskers sundhed og for miljøet.

Forsuring og svovldioxid i atmosfæren beskadiger følsomme økosystemer, forringer biodiversiteten og den rekreative værdi og påvirker afgrødeproduktionen og skovenes vækst negativt. Reduktion af svovlindholdet i skibsbrændstof vil generelt føre til en reduktion i udledningen af partikler. Forurening med partikler kan have betydelige negative effekter på sundheden, navnlig for de befolkningsgrupper, der lider af luftvejssygdomme.

Dette er også baggrunden for, at Den Internationale Maritime Organisation (herefter IMO) har fastsat en særlig lav grænseværdi for svovlindholdet i det anvendte skibsbrændstof i havområder, hvor der er intensiv skibstrafik tæt på land, og hvor der er stor befolkningstæthed. Den lave grænseværdi trådte i kraft i 2015.

De havområder, hvor der efter IMO's og EU's regler er krav om anvendelse af skibsbrændstof med et særligt lavt svovlindhold, betegnes SOx-kontrolområder. SOx-kontrolområder er Østersøområdet og Nordsøområdet samt visse dele af det nordamerikanske havområde og USA's caribiske havområde.

Hele Danmarks søterritorium og den eksklusive økonomiske zone (EEZ) er SOx-kontrolområde, hvilket indebærer, at skibe i danske havne og farvande udelukkende må anvende brændstof med det særligt lave svovlindhold.

IMO's svovlregler findes i MARPOL-konventionens bilag VI og er gennemført i EU ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/802/EU af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Direktivet er i dansk ret gennemført ved bekendtgørelse nr. 640 af 12. juni 2014 om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer (herefter svovlbekendtgørelsen). De danske regler går ikke videre end reglerne fastsat i MARPOL-konventionens bilag VI eller EU-direktivet.

Miljøstyrelsen er ansvarlig - med bistand fra Søfartsstyrelsen - for tilsyn med svovlbekendtgørelsens regler. Der konstateres generelt en høj regelefterlevelse i erhvervet, hvilket er til stor gavn for miljøet. Det opleves dog, at der stadig er nogle rederier, som overtræder reglerne og anvender skibsbrændstof med for højt svovlindhold.

Miljøstyrelsen har offentliggjort anonymiserede data på styrelsens hjemmeside i form af antallet af politianmeldelser af evt. strafbare overtrædelser af den særlige lave grænseværdi og størrelsen af de vedtagne bøder.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Offentliggørelse af oplysninger om overtrædelse af visse regler om krav til svovlindholdet i skibsbrændstoffer

3.1.1. Gældende ret

Havmiljølovens gældende § 45 c bemyndiger miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om tilsynsmyndighedens udøvelse af tilsynsvirksomhed og om offentliggørelse af oplysninger om udøvelse af tilsynsmyndighedens tilsynsvirksomhed, herunder om myndighedens organisering og opgaver.

§ 45 c blev senest ændret ved § 2 i lov nr. 1499 af 23. december 2014, hvorved bestemmelsen blev udvidet til også at omfatte offentliggørelse af oplysninger om udøvelse af tilsynsmyndighedens tilsynsvirksomhed, herunder om myndighedens organisering og opgaver.

Bemyndigelsen vedrører således tilsynsmyndighedens tilsynsvirksomhed og har derudover efter forarbejderne, jf. folketingstidende 2014-15, A, L 49 som fremsat, side 79, et snævert anvendelsesområde, som knytter sig til gennemførelsen af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/30/EU af 12. juni 2013 om sikkerheden i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter og om ændring af direktiv 2004/35/EF.

Det følger af svovlbekendtgørelsens § 12, stk. 1, at skibe i SOx-kontrolområder fra 1. januar 2015 ikke må anvende skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,10 % m/m.

SOx-kontrolområder er i bekendtgørelsens § 12, stk. 3, defineret som Østersøområdet og Nordsøområdet, jf. havmiljølovens § 5, stk. 5 og 6, samt visse dele af det nordamerikanske havområde og USA's caribiske havområde, som anført i tillæg til Marpol Annex VI: Resolution MEPC. 202 (62). Hele Danmarks søterritorium og EEZ'en er SOx-kontrolområde.

Bekendtgørelsens regler om skibsbrændstoffer omfatter danske skibe i dansk og internationalt farvand og udenlandske skibe på dansk søterritorium, jf. bekendtgørelsens § 4.

Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed for overholdelse af bestemmelsen i § 12 og bistås af Søfartsstyrelsen, for så vidt angår tilsynet med skibe, jf. bekendtgørelsens § 22.

Søfartsstyrelsen udtager ved deres havnestatskontroller af udenlandske skibe samt ved syn af danske skibe ca. 150 olieprøver om året, som sendes til et laboratorium, som analyserer olieprøven for at fastslå svovlindholdet. Viser analysen, at olieprøven indeholder 0,12 % m/m eller mere svovl, overgiver Miljøstyrelsen sagen til politiet med henblik på videre politimæssig efterforskning m.v.

Som led i tilsynet har Miljøstyrelsen endvidere to snifferovervågninger. En fast sniffer på Storebæltsbroen og en mobil snifferovervågning, som i øjeblikket sker ved helikopterflyvninger. En sniffer måler indholdet af svovl i skibets røgfane og ved hjælp af sniffermålingen gives en indikation af, hvor højt svovlindholdet er i skibets anvendte brændstof. Sniffermålingen har en højere usikkerhed end olieprøven, og der eksisterer endnu ikke en officiel standard for sniffermålinger. Sniffermålingerne danner derfor ikke baggrund for politianmeldelser, men giver en indikativ måling, som kan bruges til opfølgning og targetning af skibe. Samtidig giver de en indikation af, hvor mange skibe som anvender ulovligt brændstof.

Skibe kan anvende en emissionsreducerende metode (f.eks. en såkaldt scrubber), som renser røgen for

svovl. Muligheden for anvendelse af og forsøg med en emissionsreducerende metode er fastsat i svovlbekendtgørelsens §§ 15-18. Skibe, der anvender en emissionsreducerende metode, jf. svovlbekendtgørelsens §§ 15-18, bliver også kontrolleret af Søfartsstyrelsen.

Miljøstyrelsen kan godkende forsøg med nye emissionsreduktionsmetoder for skibe, der sejler under dansk flag samt for skibe, der sejler i dansk søterritorium, jf. svovlbekendtgørelsens § 15, stk. 1. Under forsøget er skibet undtaget kravene i svovlbekendtgørelsens §§ 10-13 om brug af skibsbrændstof, forudsat at skibet installerer manipulationssikret udstyr til kontinuerlig overvågning af røggasemissionerne og anvender dette udstyr i hele forsøgsperioden, at skibet opnår emissionsreduktioner, der mindst er lig dem, der ville være opnået ved hjælp af de grænseværdier for brændstoffernes svovlindhold, der er fastlagt i §§ 10-13, at der i hele forsøgsperioden findes passende systemer til håndtering af affald fra teknologierne til emissionsreduktion, og der i hele forsøgsperioden foretages en vurdering af virkningerne på havmiljøet, navnlig på økosystemer i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger. Godkendelse af forsøget kan højst gives for en periode på 18 måneder, jf. § 16, stk. 2, 2. pkt.

Det følger af § 17, stk. 2, at et skib, der anvender en emissionsreducerende metode i dansk farvand, til stadighed skal opnå reduktioner i SO₂-emissioner svarende til de reduktioner, der ville være opnået ved anvendelse af brændstof, der opfylder kravet i § 12 (dvs. med et svovlindhold på maksimalt 0,10 %). Dette skal skibet dokumentere med løbende overvågning, og overvågningen skal kunne præsenteres for Søfartsstyrelsens inspektører på forlangende.

Hvis Miljøstyrelsen på baggrund af Søfartsstyrelsens kontrol vurderer, at et skib har overtrådt krav for enten forsøg med eller anvendelse af en emissionsreduktionsmetode, jf. henholdsvis svovlbekendtgørelsens §§ 15 og 17 vil rederiet blive anmeldt for overtrædelse af dette, jf. svovlbekendtgørelsens § 26, stk. 1, nr. 2 og 3.

I tilfælde hvor den emissionsreducerende metode uden gyldig grund ikke har været anvendt, bliver rederiet politianmeldt for overtrædelse af reglerne om maksimalt svovlindhold i skibsbrændstof, jf. svovlbekendtgørelsens § 12, og med indstilling om bødestørrelse som andre anmeldte overtrædelser.

Overtrædelse af svovlbekendtgørelsens §§ 12, 15 og 17 straffes med bøde eller under skærpende omstændigheder fængsel i indtil 2 år, jf. bekendtgørelsens § 26, stk. 1, nr. 1, 2 og 3, og stk. 2 og 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. bekendtgørelsens § 26, stk. 4.

3.1.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser

Miljøstyrelsens tilsyn med svovlbekendtgørelsen viser, at der generelt er en høj regelefterlevelse i erhvervet, hvilket er til stor gavn for miljøet. Det opleves dog, at der stadig er nogle rederier, som overtræder reglerne og anvender skibsbrændstof med for højt svovlindhold.

Hvert år passerer der gennem Storebælt ca. 20.000 skibe og gennem Øresund ca. 30.000, hvilket betyder, at selv hvis kun en lille procentdel af skibene overskrider den lave grænseværdi, kan det have en relativ stor miljøeffekt. Danmarks Nationale Center for Miljø og Energi (DCE) har beregnet, at ca. 20 % af de helbredsmæssige effekter, der kan tilskrives luftforurening i Danmark, skyldes skibsfart.

Miljø- og Fødevareministeriet har derfor overvejet behovet for en supplerende foranstaltning til ministeriets øvrige tilsynsvirksomhed i form af en offentliggørelsesordning for de bødeforelæg, som anklagemyndigheden efter reglerne i retsplejelovens § 832 har sendt i sager om overtrædelser af svovlbekendtgørelsen vedrørende den særligt lave grænseværdi og emissionsreduktionsmetoder.

Det drejer sig om de sager om overtrædelse af den lave grænseværdi, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, og hvor anklagemyndigheden har tilkendegivet over for det sigtede rederi, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis sigtede erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges af anklagemyndigheden.

Det foreslås, at miljø- og fødevareministerens mulighed for offentliggørelse gælder uanset, om anklagemyndigheden har udstedt bødeforelæg eller rejst tiltale ved anklageskrift. Baggrunden herfor er, at der bør være ens forhold, uanset om sagen søges afgjort med bødeforelæg eller i retten.

Der er potentielt store besparelser for rederierne, når skibene anvender det billigere skibsbrændstof med for højt svovlindhold. Det forventes derfor, at en offentliggørelsesordning vil kunne bidrage til, at færre skibe anvender det ulovlige brændstof med højt svovlindhold i dansk farvand, hvilket vil bidrage til en højere efterlevelseshastighed af svovlreglerne og dermed bidrage til mindre svovl og færre partikler i luften, hvilket giver en positiv miljøeffekt.

Med en offentliggørelsesordning for bødeforelæg og anklageskrifter vil der være mulighed for at skabe åbenhed om visse overtrædelser af svovlbekendtgørelsen, som skader miljøet, sundheden og den lige konkurrence blandt rederier. Samtidig vil der for ansvarlige og miljøbevidste virksomheder og forbrugere være mulighed for at fravælge de rederier, der overtræder reglerne og forurener mere end konkurrenterne.

For at den ønskede effekt kan opnås, bør en offentliggørelsesordning omfatte navnet på rederiet, navnet på skibet og dets flagstat, dato for udtagelse af olieprøve og overskridelsens størrelse samt den tilkendegivne bødestørrelse og den påståede overtrådte bestemmelse. Offentliggørelsen bør være af navnet på det rederi, som i dag bliver politianmeldt af Miljøstyrelsen for de olieprøveresultater, som er 0,12 % eller derover, og som får tilsendt bødeforelægget. Det anmeldte rederi er det rederi, som er ansvarlig for driften (hvilket er det rederi, som i henhold til ISM koden har Document of Compliance).

Offentliggørelsesordningen bør kun omfatte de mere alvorlige overskridelser af den lave grænseværdi, da det ikke er hensigten, at der skal offentliggøres mindre alvorlige overtrædelser. Ved kun at offentliggøre alvorlige overtrædelser, vil der blive sat fokus på de overtrædelser, som har den største miljøbelastning, og hvor rederiet antages at kunne opnå store besparelser.

Offentliggørelse bør således kun ske ved de alvorligere overtrædelser af den lave grænseværdi, hvilket vurderes at være i de tilfælde, hvor bødeniveauet i bødeforelægget, som anklagemyndigheden har sendt efter reglerne i retsplejelovens § 832, er på 200.000 kr. eller derover. Det samme gør sig gældende i tiltaler rejst ved anklageskrifter efter reglerne i retsplejelovens § 834, hvor der rejses påstand om betaling på 200.000 kr. eller derover. Det svarer til det beløb, som indstilles af Miljøstyrelsen i sager, hvor der er tale om en førstegangsovertrædelse af svovlbekendtgørelsens § 12, og hvor svovlprocenten er mellem 0,50 % og 0,99 %.

Det er ikke et krav efter retsplejelovens § 834, at påstanden om bødestørrelse fremgår af anklageskriftet. I tilfælde hvor bødestørrelsen ikke fremgår af anklageskriftet, kan dette oplyses ved forespørgsel til anklagemyndigheden.

I tilfælde af en overtrædelse af vilkårene om godkendt forsøg med eller anvendelse af en emissionsreduktionsmetode, jf. svovlbekendtgørelsens §§ 15 og 17, vil der ligeledes være tale om en alvorlig overtrædelse, hvor bødeforelægget, som anklagemyndigheden har sendt til rederiet efter reglerne i retsplejelovens § 832, er på 200.000 kr. eller derover. Det samme gør sig gældende, hvor anklagemyndigheden har rejst tiltale efter retsplejelovens § 834 med påstand om betaling af bøde på 200.000 kr. eller derover. Bødeniveauet for straf efter svovlbekendtgørelsens § 26, stk. 1, nr. 2 og 3, for overtrædelse af henholdsvis svovlbekendtgørelsens §§ 15 og 17, vil svare til, hvilken reduktion i SO₂-emissioner skibet har opnået. Svarer reduktionerne alene til, hvad der ville være opnået ved anvendelse af skibsbrændstoffer med f.eks. 0,50 %, vil Miljøstyrelsen indstille en bøde på 200.000 kr.

Hvis der er tale om anden væsentlig misligholdelse af det godkendte forsøg med emissionsreduktionsmetode eller anvendelse af emissionsreduktionsmetode, og anklagemyndigheden fremsender et bødeforelæg eller rejser tiltale ved anklageskrift med påstand om betaling på 200.000 kr. eller derover, jf. svovlbekendtgørelsens § 26, stk. 1, nr. 2 og 3, vil dette forhold ligeledes kunne blive offentliggjort. Væsentlig misligholdelse vil være, at der ikke er registreret data for den emissionsreducerende metode gennem længere tid. Det samme vil være tilfældet, hvor det tidligere er påpeget af myndighederne, at registreringen af data har været mangelfuld.

Ved at bødeniveauet og ikke selve svovlprocenten er udslagsgivende for offentliggørelse, kan eventuelle systematiske overtrædelser endvidere også offentliggøres. Det skyldes, at bødeniveauet i almindelighed bør stige i gentagelsestilfælde, hvilket giver mulighed for tillige at offentliggøre navne på rederier, som gentagne gange har anvendt brændstof, hvor svovlindholdet er for højt.

I sager, hvor svovlprocenten er målt til 0,50 % eller derover og i gentagelsestilfælde, er der tale om en væsentlig større forureningsgrad og dermed miljøpåvirkning, og rederiet må antages at have opnået en markant besparelse i forhold til brug af brændstof med kun 0,10 % svovl.

For at sikre at rederierne er blevet gjort bekendt med bødeforelægget inden en offentliggørelse, bør der være en periode fra fremsendelsen af bødeforelægget eller anklageskriftet til der kan ske en offentliggørelse af oplysninger om overskridelsen. Rederiet vil herved have mulighed for at orientere sig i bødeforelægget eller anklageskriftet, inden rederiet skal forholde sig til offentliggørelsen. Det vurderes, at en periode i størrelsesorden 2-3 uger er passende.

Det er samtidig vurderingen, at det bør være miljø- og fødevareministeren, som skal være ansvarlig for offentliggørelsesordningen med bistand fra anklagemyndigheden i form af tilsendelse af de relevante bødeforelæg og anklageskrifter. Dette samarbejde er en udbygning af det eksisterende samarbejde, hvor Miljøstyrelsen løbende retter henvendelse til politiet eller anklagemyndigheden for at holde sig orienteret i de anmeldte sager. Det forventes, at Miljøstyrelsen vil fortsætte dette og i de konkrete sager rette henvendelse til politiet eller anklagemyndigheden, som bistår med oplysninger om anmeldelsens status. Hvor muligt bør anklagemyndigheden oplyse Miljøstyrelsen om, at bødeforelægget eller anklageskriftet nu er fremsendt til rederiet.

Miljø- og Fødevareministeriet vurderer endvidere, at den gældende lovs § 45 c ikke indeholder hjemmel til at offentliggøre oplysninger om fremsendte bødeforelæg eller anklageskrifter i sager om rederiers strafbare overtrædelser af havmiljøloven og regler udstedt i medfør heraf.

Der vil således være behov for at tilvejebringe en klar hjemmel for at kunne etablere en offentliggørelsesordning for oplysninger om de bødeforelæg, som anklagemyndigheden sender efter reglerne i retsplejelovens § 832, eller tiltaler rejst ved anklageskrifter efter reglerne i retsplejelovens § 834, i sager om rederiers strafbare overtrædelser af svovlbekendtgørelsens regler om den særligt lave grænseværdi for svovlindholdet i skibsbrændstoffer i SOx-kontrolområder og emissionsreduktionsmetoder hertil.

Det vurderes endvidere mest hensigtsmæssigt, at oplysningerne offentliggøres digitalt, f.eks. på Miljøstyrelsens hjemmeside, som er det sted, hvor såvel offentligheden som virksomheder ofte søger relevant miljøinformation. Da der er tale om oplysninger af belastende karakter for rederiet, vil oplysningerne om det enkelte rederi skulle berigtiges eller ajourføres snarest muligt, hvis det pågældende rederi f.eks. ved dom frikendes for overtrædelse af svovlreglerne, sagen genoptages af politiet, fældende dom ankes eller ved endelig dom.

Det vurderes endelig, at en offentliggørelsesordning ikke vil være i strid med udenlandske skibes ret til fri navigation i EEZ eller uskadelig fri passage på dansk søterritorium.

3.1.3. Lovforslagets udformning

Det foreslås, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om offentliggørelse af oplysninger om de bødeforelæg, som anklagemyndigheden efter reglerne i retsplejelovens § 832 sender i sager om rederiers strafbare overtrædelse af regler i bekendtgørelsen om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer, der vedrører krav til svovlindholdet i det brændstof, som skibe skal anvende i visse havområder, dvs. de særlige SOx-kontrolområder og emissionsreduktionsmetoder hertil. Samme bemyndigelse foreslås at gælde i sager om ovenstående strafbare overtrædelser, men hvor anklagemyndigheden i stedet for et bødeforelæg har rejst tiltale ved anklageskrift efter reglerne i retsplejelovens § 834.

I den forbindelse foreslås det endvidere, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at offentliggørelsen kan omfatte den juridiske person eller den fysiske person, og at offentliggørelsen udelukkende kan ske digitalt, som f.eks. på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Det er hensigten, at bemyndigelsen alene vil blive udnyttet til at etablere en offentliggørelsesordning for bødeforelæg og anklageskrifter i sager om mere alvorlige overtrædelser af svovlbekendtgørelsens regler, der vedrører krav til svovlindholdet i det brændstof, som skibe skal anvende i visse havområder. Omfattet heraf vil også være fremsendte bødeforelæg og anklageskrifter i sager, hvor rederiet efter anklagemyndighedens opfattelse ikke har overholdt kravene til forsøg med eller anvendelse af en emissionsreducerende metode, jf. svovlbekendtgørelsens §§ 15 og 17, og skibet dermed enten ikke har opnået en reduktion svarende til anvendelse af skibsbrændstof med 0,10 % svovl eller ulovligt har anvendt skibsbrændstof med for højt indhold af svovl, jf. § 12, stk. 1, 2. pkt., i de særlige SOx-kontrolområder, som defineret i svovlbekendtgørelsens § 12, stk. 3. De pågældende regler findes i svovlbekendtgørelsens §§ 12, 15 og 17 og er strafsanktioneret efter henholdsvis § 26, stk. 1, nr. 1, 2 og 3, og stk. 2.

Med alvorlige overtrædelser forventes det, at det fremsendte bødeniveau for bødeforelæg eller anklageskrift er 200.000 kr. eller derover. Dette vil undtage de situationer, hvor der kun foreligger enkelte, mindre

alvorlige overtrædelser. Offentliggørelsen vil således kun ske i tilfælde, hvor der efter anklagemyndighedens opfattelse er tale om alvorlige overtrædelser, eller gentagne overtrædelser.

Offentliggørelsen vil ske minimum 2-3 uger efter, at anklagemyndigheden har fremsendt bødeforelægget eller rejst tiltale ved anklageskriftet til det pågældende rederi. Denne periode skal sikre, at rederiet bliver gjort bekendt med bødeforelægget eller anklageskriftet, inden dette offentliggøres.

Det forventes, at offentliggørelsen udelukkende vil ske digitalt, som f.eks. på Miljøstyrelsens hjemmeside, og vil indeholde rederiets og skibets navn samt skibets flagstat (der hvor skibet er registreret). Dernæst vil olieprøvens svovlindhold fremgå, samt hvilken dato skibet fik udtaget olieprøven samt bødens størrelse.

I tilfælde hvor skibet ikke har overholdt tilladelsens vilkår til den godkendte forsøgsordning eller overtrådt kravene til anvendelse af en emissionsreducerende metode, vil det af offentliggørelsen fremgå hvilke vilkår i enten forsøget eller anvendelsen, som har været overtrådt. Hvis der foreligger en olieprøve fra skibet vil denne fremgå – tillige vil det fremgå, hvilken reduktion der er opnået ved overtrædelser og hvad den manglende reduktion af svovlemissioner svarer til, at skibet ville have anvendt skibsbrændstof med f.eks. 0,50 % svovl.

Da der er tale om belastende oplysninger for rederierne, vil Miljøstyrelsen, såfremt der måtte være behov herfor, snarest muligt berigtige de offentliggjorte oplysninger samme sted, som oplysningerne blev offentliggjort. Det vil, samme sted som navnet på rederiet offentliggøres, blive ajourført, om der er faldet dom i sagen og status på det fremsendte bødeforelæg – om det er blevet vedtaget af rederiet, eller om der er gjort indsigelser.

Det vil endvidere fremgå klart af den hjemmeside, hvor offentliggørelsen sker, at hverken et bødeforelæg eller oplysning om, at tiltale er rejst ved et anklageskrift, er endeligt udtryk for rederiets skyld.

Det vil således fremgå, hvad et bødeforelæg er, herunder at et bødeforelæg alene er en tilkendegivelse fra anklagemyndigheden om, at sagen kan afgøres uden en retssag, hvis det sigtede rederi erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale den bøde, der fremgår af bødeforelægget. Det vil også fremgå, at sagen vil skulle afgøres af en domstol, hvis rederiet ikke erklærer sig skyldig, og anklagemyndigheden går videre med sagen.

Ligeledes vil det fremgå, hvad det indebærer, at tiltale er rejst ved anklageskrift, herunder at tiltalerejsning alene er udtryk for anklagemyndighedens vurdering, og at sagen verserer ved domstolene, der skal afgøre skyldsspørgsmålet.

4. Forholdet til anbefalingerne i betænkning nr. 1516/2010 og databeskyttelsesforordningen

Forslaget om at etablere lovgrundlaget for en offentliggørelsesordning for rederier omfattet af svovlbekendtgørelsens regler ved at indsætte udtrykkelig hjemmel i havmiljøloven vurderes at være i overensstemmelse med anbefalingerne i betænkning nr. 1516/2010 om offentlige myndigheders offentliggørelse af kontrolresultater, afgørelser m.v.

Vurderingen af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse har taget udgangspunkt i de kriterier, som er anbefalet i denne betænkning. Kriterierne fremgår af en ”tjekliste” i betænkningens kapitel 4, pkt. 6, som

opregner 6 spørgsmål, som det i betænkningen anbefales, at man gennemgår forud for indførelse af nye offentliggørelsesordninger.

De 6 punkter i ”tjeklisten” i forhold til udmøntningen af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er gennemgået nedenfor.

Spørgsmål 1: Er der konkret behov for, at der sker offentliggørelse på en sådan måde, at navne på fysiske eller juridiske personer fremgår eller kan udledes af det offentliggjorte?

Ad 1) For at offentliggørelsen kan give virksomheder og forbrugere reelle muligheder for at træffe deres valg på et oplyst grundlag og derigennem styrke miljøbeskyttelsen og understøtte fair konkurrencevilkår, er det nødvendigt at offentliggøre navnene på de fysiske og juridiske personer, som af anklagemyndigheden er præsenteret for et bødeforelæg eller anklageskrift for at overtræde svovlbekendtgørelsens særligt lave grænseværdi for svovlindholdet i de anvendte skibsbrændstoffer i SO_x-kontrolområder.

Det bemærkes, at det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at de rederier, som vil blive omfattet af offentliggørelsesordningen, vil være virksomheder, som drives i selskabsform. Det kan dog ikke fuldstændigt udelukkes, at der kan være personligt drevne virksomheder, men det vil i så fald være undtagelsen.

Spørgsmål 2: Kan der under ordningen forventes offentliggjort oplysninger om den fysiske eller juridiske person, hvis offentliggørelse i almindelighed må betragtes som særligt indgribende, og som derfor taler imod at etablere ordningen?

Ad 2) Offentliggørelsen vil omfatte oplysninger om det bødeforelæg eller anklageskrift, som anklagemyndigheden har henholdsvis tilsendt eller rejst mod rederiet. Oplysninger forventes at omfatte rederiets og skibets navn samt skibets flagstat (der hvor skibet er registreret). Dernæst vil det fremgå, hvor stor overtrædelsen er og hvilken dato skibet fik udtaget olieprøven samt bødens størrelse. Der er således tale om belastende oplysninger for rederiet.

Som ovenfor nævnt under Ad 1 er det vurderingen, at de omfattede rederier vil være virksomheder, som drives i selskabsform. En oplysning om, at rederier, der drives i selskabsform, vurderes at have begået en strafbar overtrædelse af svovlbekendtgørelsens regler, anses normalt ikke for fortrolig. Straffelovens og forvaltningslovens regler om tavshedspligt vil derfor ikke i sig selv være til hinder for, at tilsynsmyndigheden kan offentliggøre en sådan oplysning. Folketingets Ombudsmand har i sagen FOB 05.309 dog udtalt, at det imidlertid følger af det almindelige forvaltningsretlige saglighedsprincip, at en myndighed ikke uden klar hjemmel eller (anden) saglig grund kan offentliggøre oplysninger om en virksomhed, som må anses for belastende for virksomheden.

Såfremt der måtte være tale om et personligt drevet rederi, hvilket som nævnt ovenfor under Ad 1 anses for undtagelsen, vil oplysningen om, at rederiet vurderes at have begået en strafbar overtrædelse af svovlbekendtgørelsens regler anses for fortrolig og være en afvigelse af den fortrolighed, som denne har efter forvaltningsloven og straffeloven.

Spørgsmål 3: Kan der peges på samfundsmæssige hensyn, som taler for at etablere ordningen?

Ad 3) Skibe, som overtræder svovlbekendtgørelsens særligt lave grænseværdi for svovlindholdet i skibsbrændstof i havområder, hvor der er intensiv skibstrafik tæt på land, og hvor der er stor befolkningstæthed, udgør et væsentligt miljø- og sundhedsproblem. Miljøstyrelsens tilsyn har vist, at selvom graden af overholdelse generelt er høj, så forekommer det jævnligt, at rederierne overtræder svovlbekendtgørelsens særlige lave grænseværdi i SO_x-kontrol-områder.

Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at en systematisk offentliggørelsesordning i de alvorligere sager om overtrædelse af svovlbekendtgørelsens §§ 12, 15 og 17, vil kunne bidrage positivt til, at reglerne for svovlindholdet i skibsbrændstof i SO_x-kontrolområder overholdes. Dette vil medføre færre partikler og mindre svovl i luften, hvilket vil bidrage positivt til miljøeffekten og den generelle sundhed. Det er ligeledes vurderingen, at en sådan offentliggørelsesordning vil kunne bidrage til at give såvel virksomheder som forbrugere mulighed for i en række tilfælde at træffe mere kvalificerede miljømæssige valg om køb af bl.a. transport af varer og krydstogt, ligesom ordningen vil kunne bidrage til at skabe lige konkurrencevilkår for rederierne i almindelighed.

Formålet med offentliggørelsesordningen er at medvirke til bedre beskyttelse af miljø og sundhed i de havområder, hvor der er intensiv skibstrafik tæt på land, og hvor der er stor befolkningstæthed ved bl.a. at give forbrugere og virksomheder relevant information og derigennem bidrage til fair konkurrencevilkår.

Spørgsmål 4: Er de under nr. 3 nævnte samfundsmæssige interesser så tungtvejende, at ordningen – på trods af karakteren af de oplysninger om fysiske og juridiske personer, som kan forventes offentliggjort under ordningen, jf. nr. 2 – bør etableres?

Ad 4) Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at hensynene bag forslaget om en systematisk offentliggørelsesordning, som beskrevet under Ad 3, er så tungtvejende, at den foreslåede ordning på trods af karakteren af de oplysninger om vurderinger af strafbare forhold, som forventes offentliggjort om rederier, der drives i selskabsform eller helt undtagelsesvist er personligt drevet, bør etableres.

Spørgsmål 5: Er lovhjemlen til at etablere ordningen klar, og fremgår det i givet fald af bemærkningerne, hvordan der med den påtænkte ordning sker eller vil kunne ske fravigelse af persondataloven og de almindelige regler om tavshedspligt? Det bemærkes, at persondataloven blev ophævet den 25. maj 2018 og erstattet af databeskyttelsesforordningen, lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesloven) og lov nr. 410 af 27. april 2017 om retshåndhævende myndigheders behandling af personoplysninger. Vurderingen skal herefter foretages i forhold til disse regler.

Ad 5) Den påtænkte offentliggørelsesordning vil omfatte oplysninger om strafbare forhold i form af navnet på rederiet og skibet samt skibets flagstat (der hvor skibet er registreret). Dernæst vil det fremgå, hvilke regler der er overtrådt, hvor stor overtrædelsen er, og hvilken dato skibet fik udtaget olieprøven samt bødens størrelse.

Som nævnt under Ad 1 er det Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at de rederier, som vil blive omfattet af offentliggørelsesordningen, vil være virksomheder, som drives i selskabsform. Det kan dog ikke fuldstændigt udelukkes, at der kan være personligt drevne virksomheder, men det vil i så fald være undtagelsen.

Der kan således blive tale om behandling af oplysninger om strafbare forhold, der er omfattet af artikel 10 i databeskyttelsesforordningen.

Det bemærkes i den forbindelse særligt i relation til strafbare forhold, at det på den baggrund er sigtet med den foreslåede bemyndigelse at fastsætte regler om, at der ved bekendtgørelse kan skabes hjemmel til offentliggørelse af oplysninger om strafbare forhold.

Spørgsmål 6: Hvilke regler bør der af retssikkerhedsmæssige grunde opstilles administrativt for forvaltningsmyndighedens behandling af sager, som falder ind under den påtænkte offentliggørelsesordning.

Ad 6) Det er hensigten, at oplysningerne om de strafbare forhold udelukkende offentliggøres digitalt og som udgangspunkt efter det tidspunkt, hvor den politimæssige efterforskning er afsluttet, men forinden der foreligger oplysninger om, hvorvidt rederiet har vedtaget bøden.

Af retssikkerhedsmæssige grunde vil Miljøstyrelsen hurtigst muligt berigtige de offentliggjorte oplysninger samme sted, som oplysningerne blev offentliggjort. Berigtigelse vil skulle ske i de situationer, hvor Miljøstyrelsen får oplysninger om, at der er truffet afgørelse om påtaleopgivelse eller tiltalefrafald eller afsiges frifindende dom. Der vil, samme sted som navnet på rederiet offentliggøres, blive ajourført, om der er faldet dom i sagen og status på det fremsendte bødeforelæg – om det er blevet vedtaget af rederiet, eller om der er gjort indsigelser.

Det vil endvidere fremgå klart af den hjemmeside, hvor offentliggørelsen sker, at hverken et bødeforelæg eller oplysning om, at tiltale er rejst ved et anklageskrift, er endeligt udtryk for rederiets skyld.

Det vil således fremgå, hvad et bødeforelæg er, herunder at et bødeforelæg alene er en tilkendegivelse fra anklagemyndigheden om, at sagen kan afgøres uden en retssag, hvis det sigtede rederi erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale den bøde, der fremgår af bødeforelægget. Det vil også fremgå, at sagen vil skulle afgøres af en domstol, hvis rederiet ikke erklærer sig skyldig, og anklagemyndigheden går videre med sagen.

Ligeledes vil det fremgå, hvad det indebærer, at tiltale er rejst ved anklageskrift, herunder at tiltalerejsning alene er udtryk for anklagemyndighedens vurdering, og at sagen verserer ved domstolene, der skal afgøre skyldsspørgsmålet.

Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at offentliggørelsestidspunkt ikke bør være, når et rederi har vedtaget bødeforelægget eller er dømt. Dette skyldes, at det risikeres, at offentliggørelsestidspunktet vil finde sted på et markant senere tidspunkt end ved tidspunktet for fremsendelsen af bødeforelægget eller anklageskriftet. Der vil herved blive langt mellem tidspunktet for olieprøvens udtagning og offentliggørelsestidspunktet. Miljø- og Fødevareministeriet vurderer, at effekten af lovforslaget risikerer at mindskes, hvis der går lang tid mellem olieprøveudtagning og offentliggørelsen. Desuden vil det kunne skabe den effekt, at der er incitament til at undlade at vedtage eller ikke reagere på bødeforelægget. Skal offentliggørelsesordningen have den ønskede effekt, er det vurderingen, at offentliggørelsen skal ske, når efterforskningen er afsluttet af politiet, og anklagemyndigheden har fremsendt et bødeforelæg til rederiet, jf. retsplejelovens § 832, eller anklagemyndigheden har rejst tiltale ved anklageskrift mod rederiet, jf. retsplejelovens § 834.

I forlængelse af ovenstående spørgsmål 5 til tjekliste 1516/2010, kan det ikke udelukkes, at der er rederier eller skibe, som anvender skibsbrændstof med for højt svovlindhold, og som samtidig er ejet af enkeltmands virksomheder. Lovforslaget rummer dermed mulighed for behandling af personoplysninger.

De personoplysninger, som skal behandles, er navn, adresse, virksomhed/CVR-nummer og oplysninger om eventuelle strafbare forhold, og kan dermed være personoplysninger omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 6 og 10.

Personoplysningerne har ikke karakter af følsomme personoplysninger, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 9. Således er der ikke tale om behandling af personoplysninger af særlig kategori som nævnt i artikel 9, stk. 1.

Forslaget om at etablere lovgrundlaget for en offentliggørelsesordning for rederier omfattet af svovlbekendtgørelsens regler ved at indsætte udtrykkelig hjemmel i havmiljøloven er i overensstemmelse med anbefalingerne i betænkning nr. 1565/2017 om databeskyttelsesforordningen – og de retlige rammer for dansk lovgivning.

Vurderingen af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse har taget udgangspunkt i de kriterier, som er anbefalet i betænkning 1565. Kriterierne fremgår af ”tjeklisten” i betænkningens pkt. 3.4.4.2, s. 168, som det i betænkningen anbefales, at man gennemgår forud for indførelse af nye nationale særregler for behandling af ikke-følsomme personoplysninger. Nedenfor følger en sammenfattende iagttagelse af tjeklisten.

De oplysninger, der kan behandles ved lovforslaget er almindelige personoplysninger, som eksempelvis oplysninger om navnet på rederi og skib, virksomhed og adresse, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 6, og der vil desuden blive behandlet oplysninger om eventuelle strafbare forhold, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 10, idet bødens størrelse og overtrædelsens karakter i form af olieprøvens svovlindhold vil fremgå.

Miljø- og Fødevareministeriet vurderer, at lovforslaget kan indføres på grundlag af forordningens artikel 6, stk. 1, litra e, hvorefter behandling er lovlig, hvis den er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt, jf. artikel 6, stk. 2 og 3. Miljø- og Fødevareministeriet vurderer således, at det er i samfundets interesse, at der er særlige regler om offentliggørelse af rederier, som anvender skibsbrændstof med for højt svovlindhold, idet det forventes at bidrage til, at der er mindre svovl og færre partikler i luften, hvilket vil bidrage positivt til miljøet og sundheden.

Miljø- og Fødevareministeriet vurderer endvidere, at bestemmelsen lever op til kravet i forordningens artikel 6, stk. 2, om at være en mere specifik bestemmelse om at tilpasse anvendelsen af forordningens bestemmelser. Reglerne er således specifikt afgrænset til at vedrøre særlige oplysninger i form af oplysninger om oplysningerne i det fremsendte bødeforelæg eller anklageskrift, herunder den målte svovlprocent, størrelsen af den indstillede bøde, dato for prøvetagning og navnet på rederi og skib. Behandlingen vil omfatte offentliggørelse af de nævnte oplysninger og vil kræve eksplicit lovhjemmel. Behandlingen af oplysninger vil foregå ved nærmere fastsatte regler og fastsatte bestemmelser for, hvad der offentliggøres, jf. lovforslagets bemærkninger, og således vedrører lovforslaget et helt specifikt område.

Miljø- og Fødevareministeriet vurderer dernæst, at det er nødvendigt med særlige behandlingsregler for personoplysninger ved oplysning om eventuelle strafbare forhold, idet behandlinger på dette område vil kunne medføre skadevirkninger for de involverede parter. Det er således af væsentlig betydning for såvel enkeltpersoner som virksomheder, at behandling af oplysninger om de strafbare forhold sker på en saglig og lovlig måde.

Vedrørende databeskyttelsesforordningens artikel 10 vil behandlingen af oplysningerne ske under kontrol af en offentlig myndighed, og vil have hjemmel i national ret til behandling og offentliggørelse. Der vil ikke blive ført et omfattende register over straffedomme. Der vil, samme sted som navnet på rederiet offentliggøres, blive ajourført, om der er faldet dom i sagen og status på det fremsendte bødeforelæg – om det er blevet vedtaget af rederiet, eller om der er gjort indsigelser.

Det bemærkes, at lovforslagets bemyndigelsesbestemmelse om behandling af strafbare oplysninger og bekendtgørelsen med hjemmel heri vil gå forud for reglerne i databeskyttelseslovens § 8, jf. databeskyttelseslovens § 1, stk. 3.

5. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at lovforslaget ikke har direkte økonomiske konsekvenser for kommuner, regioner eller staten.

Danmark er efter EU-Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/253 forpligtet til at tage ca. 110 olieprøver om året. Tilsynet med skibene udføres derfor allerede i dag med bistand fra Søfartsstyrelsen, som udtager brændstofprøverne, og et laboratorium, som analyserer disse for indholdet af svovl.

Tilsynets omfang ændres ikke som følge af lovforslaget. Hvis lovforslaget skal have en effekt, forudsætter det imidlertid, at der fortsat føres et effektivt tilsyn med svovlreglerne.

Offentliggørelsen forventes at ske på Miljøstyrelsens eller Miljø- og Fødevareministeriets egen, allerede eksisterende, hjemmeside.

Selve offentliggørelsen forventes at kunne ske uden nævneværdige økonomiske konsekvenser for staten.

Lovforslaget har ikke implementeringskonsekvenser for det offentlige.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Det vurderes, at der ingen erhvervsøkonomiske konsekvenser er ved lovforslaget eller den efterfølgende udmøntning i en bekendtgørelse, idet den eventuelle adfærdsregulerende effekt af offentliggørelsen af navne på rederier, der har overtrådt svovlreglerne, ikke er en erhvervsøkonomisk konsekvens.

Reglerne om, at skibene i Nordsøen og Østersøen skal anvende brændstof med maksimalt 0,10 % svovl, trådte i kraft 1. januar 2015. Den økonomiske byrde ved omstillingen har således eksisteret i mere end tre år, ligesom overtrædelser stedse har været strafbare.

Der er potentielt store besparelser for rederierne ved, at skibene sejler på det væsentligt billigere

brændstof med højt svovlindhold. Offentliggørelsen skal være med til at minimere antallet af skibe, som anvender det ulovlige brændstof med højt svovlindhold i dansk farvand, og samtidig sikre lige konkurrencevilkår.

En offentliggørelse af navnet på et rederi vil ikke i sig selv have en økonomisk konsekvens for rederiet. En offentliggørelse vil dog kunne have en afledt effekt i form af, at rederiets kunder evt. vil benytte en anden leverandør, som ikke har overtrådt lovgivningen.

Hvor stor denne eventuelle afledte effekt er for et rederi, hvis navn er blevet offentliggjort, kan ikke kvantificeres, da det vil være meget afhængigt af, hvilket rederi der er tale om, og hvilken branche rederiet befinder sig inden for, f.eks. containertransport, krydstogt, færgefart eller råvaretransport.

Hverken lovforslaget eller den kommende bekendtgørelse vurderes at få administrative konsekvenser for erhvervslivet. Der er ikke nye regler, som erhvervslivet skal efterleve.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at en systematisk offentliggørelsesordning i de alvorligere sager om overtrædelse af svovlreglerne vil bidrage positivt til, at reglerne for svovlindholdet i skibsbrændstof i SO_x-kontrolområder i endnu højere grad overholdes, hvilket forventes at bidrage til en positiv miljømæssig konsekvens pga. mindre svovl og partikler i luften.

Brug af skibsbrændstof med højt svovlindhold fører til syrerregn og dannelse af sundhedsskadelige partikler. Reduktion i udledningen af svovl og partikler er derfor godt for miljøet og menneskers sundhed. DCE har beregnet, at godt 20 % af de helbredsmæssige effekter, der kan tilskrives luftforurening i Danmark, skyldes skibsfart.

9. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder som udgangspunkt ikke EU-retlige aspekter, men forslaget fastsætter en bestemmelse om behandling af personoplysninger inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679/EU af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesforordningen), se afsnit 4.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra d. 18. juni 2018 til d. 8. august 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejderbevægelsens Erhvervsrådssekretariat, Arbejdstilsynet, Asfaltindustrien, Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation, Biologforbundet, Branchearbejdsmiljørådet Jord til Bord, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Brancheforeningen for Genanvendelse af Organiske Restprodukter til Jord-

brugsformål, Bryggeriforeningen, Byggesocietetet, Bæredygtigt Landbrug, COOP Danmark A/S, Campingrådet, Centralorganisationen af industriansatte i Danmark (CO - Industri), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), DAKOFA, DANAK, DANVA, DASU (Dansk Automobil Sports Union), DCA - Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug, DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi, DELTA, DHI, DONG Energy A/S, DTU Aqua, Danmarks Cykle Union, Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Idrætsforbund, Danmarks Jægerforbund, Danmarks Landboudom, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Akvakultur, Dansk Amatørfiskerforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Autogenbrug (DAG), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Botanisk Forening, Dansk Cyklistforbund, Dansk Energi, Dansk Energi Brancheforening (DGB), Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Gartneri, Dansk Industri, Dansk Journalistforbund, Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Land- og Strandjagt, Dansk Metal, Dansk Miljøteknologi, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Pelsdyravlerforening, Dansk Sejlunion, Dansk Skovforening, Dansk Skytte Union, Dansk Solvarmeforening, Dansk Sportsdykkerforbund, Dansk Standard, Dansk Textil & Beklædning (DTB), Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vandrelaug, Danske Advokater, Danske Havne (Privathavne er associeret), Danske Maritime, Danske Mejeriers Fællesorganisation, Danske Rederier, Danske Revisorer – FSR, Danske Råstoffer (Dansk Byggeri), Danmarks Tekniske Universitet, DTU, Danske Svineproducenter, Danske Vandværker, Datatilsynet, De Danske Skytteforeninger, De Samvirkende Købmænd i Danmark, Den Danske Dyrælgeforening, Det Økologiske Råd, Dyrenes Beskyttelse, Energinet.dk, Energi og olie forum, Fagligt Fælles Forbund 3F, Ferskvandsfiskeriforeningen for Danmark, Forbrugerrådet, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen af Danske Biologer, Foreningen af Forlystelsesparker i Danmark, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen af Skibs- og bådebyggere i Danmark, Foreningen af danske brøndborere, Foreningen af danske producenter og importører af tørre batterier (Batteriforeningen), Foreningen af speciallæger (ex. Embedslægeforeningen), Fortum (tidligere Kommunekemi A/S og Ekokem A/S), Friluftsrådet, GTS (Godkendt Teknologisk Service), Genvindingsindustrien, Grafisk Arbejdsgiverforening, Green Network, Danmark, Greenpeace, Grænseregion Syd, Horesta, Håndværksrådet, International Transport Danmark (ITD), Jordbrugets Bedriftssundhedstjeneste, Kalk- & Teglværksforeningen af 1893, Kommunernes Internationale Miljøorganisation (KIMO), Kyst, Land & Fjord, Københavns Havn, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landforeningen for Gylleramte, Landsforeningen Levende Hav, Landsforeningen Naboer til Kæmpevindmøller, Landsforeningen Praktisk Økologi, Landsforeningen af Landsby-samfund, Landsforeningen af danske fåreavlere, Landsforeningen af danske mælkeproducenter, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lægemedelindustriforeningen, MARTEC, Marine Ingredients Denmark, Maritime Danmark, Mærsk Olie og Gas A/S, NOAH, Natur og Ungdom, Nordisk konservatorforbund, Oliebranchens fællesrepræsentation, Parcelhusejernes Landsforening, Plastindustrien, Realkreditforeningen, Rederiforeningen af 2010 og Danmarks Rederiforening, Rådet for større badesikkerhed, SMOK (Sønderjyllands Modtageordning for Olie og Kemikalieaffald), SPT - brancheforeningen for sæbe, parfume og teknisk/kemiske artikler, Skov og Landskab, Skovdyrkerforeningerne, Spildevandsteknisk forening, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Teknologirådet, Teknologisk Institut, Uniscrap, WWF Verdensnaturfonden og Økologisk Landsforening.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja,
--	---	---

		angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regio- ner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekven- ser for stat, kommuner og re- gioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Forventes at bidrage med positive konse- kvenser for miljø og sundhed. I hvilket om- fang er uvist, men forventningen er, at end- nu flere rederier på baggrund af lovforslaget vil overholde den lave svovlgrænseværdi i SOx kontrolområderne, hvilket vil medføre mindre svovl og færre partikler i luften.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder som udgangspunkt ikke EU-retlige aspekter, men forslaget fastsætter en bestemmelse om behandling af personoplysning- er inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesforordningen).	
Er i strid med de fem prin- cipper for implementering af erhvervsrettet EU-regule- ring/Går videre end mini- mumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den gældende lovs § 45 c bemyndiger miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om tilsynsmyndighedens udøvelse af tilsynsvirksomhed og om offentliggørelse af oplysninger om udøvelse af tilsynsmyndighedens tilsynsvirksomhed, herunder om myndighedens organisering og opgaver.

§ 45 c blev ændret ved § 2 i lov nr. 1499 af 23. december 2014, hvorved bestemmelsen blev udvidet til også at omfatte offentliggørelse af oplysninger om udøvelse af tilsynsmyndighedens tilsynsvirksomhed, herunder om myndighedens organisering og opgaver.

Bemyndigelsen vedrører således alene tilsynsmyndighedens tilsynsvirksomhed og har derudover efter forarbejderne jf. folketingstidende 2014-15, A, L 49 som fremsat, side 79 et snævert anvendelsesområde, som knytter sig til gennemførelsen af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/30/EU af 12. juni 2013 om sikkerheden i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter og om ændring af direktiv 2004/35/EF.

Den gældende lovs § 45 c giver således ikke hjemmel til at offentliggøre oplysninger om de bødeforelæg eller anklageskrifter, som anklagemyndigheden har sendt efter reglerne i henholdsvis retsplejelovens § 832 og § 834, i sager om rederiers strafbare overtrædelser af havmiljøloven og regler udstedt i medfør heraf.

Med henblik på at etablere den påtænkte offentliggørelsesordning i havmiljøloven foreslås det derfor med en ny § 45 c, stk. 2, at skabe hjemmel for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om offentliggørelse af oplysninger om de bødeforelæg, som anklagemyndigheden har sendt efter reglerne i retsplejelovens § 832, og tiltaler rejst ved anklageskrifter efter reglerne i retsplejelovens § 834, i sager om overtrædelse af regler i bekendtgørelse om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer, der vedrører krav til svovlindholdet i det brændstof, som skibe skal anvende i visse havområder og emissionsreduktionsmetoder hertil, samt at offentliggørelsen kan omfatte den juridiske eller fysiske persons navn og kan ske udelukkende digitalt.

Det foreslås i bestemmelsens 1. pkt., at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af oplysninger om de bødeforelæg, som anklagemyndigheden har udstedt efter reglerne i retsplejelovens § 832, og tiltaler rejst ved anklageskrifter efter reglerne i retsplejelovens § 834, i sager om overtrædelse af regler udstedt i medfør af lovens § 32, og som vedrører krav til svovlindholdet i det brændstof, som skibe skal anvende i visse havområder eller emissionsreduktionsmetoder hertil.

Det er hensigten, at bemyndigelsen alene vil blive udnyttet til at etablere en offentlighedsordning for de bødeforelæg, som anklagemyndigheden har sendt efter reglerne i retsplejelovens § 832, og tiltaler rejst ved anklageskrifter efter reglerne i retsplejelovens § 834, i sager om de mere alvorlige overtrædelser af svovlbekendtgørelsens regler, der vedrører krav til svovlindholdet i det brændstof, som skibe skal anvende i visse havområder og emissionsreduktionsmetoder hertil. Visse havområder er i denne sammenhæng de særlige SOx-kontrolområder, som er defineret i den gældende svovlbekendtgørelses § 12, stk. 3.

De pågældende regler, hvorom oplysninger om bødeforelæg og anklageskrifter foreslås offentliggjort, findes i den gældende svovlbekendtgørelses §§ 12, 15 og 17.

Med hensyn til overtrædelser af §§ 15 og 17 vil offentliggørelse af navnet på rederiet således også kunne ske, hvor det vurderes, at et skib ikke har overholdt kravet om at opnå en reduktion ved anvendelse af en

emissionsreduktionsmetode, der mindst svarer til den reduktion, der ville være opnået ved anvendelse af skibsbrændstoffer med et maksimalt indhold på 0,10 % m/m.

Vurderingen af om en overtrædelse af tilladelsen til forsøg med eller ved overtrædelse af anvendelse af en emissionsreduktionsmetode har karakter af en alvorlig overtrædelse og dermed bør offentliggøres, vil også afhænge af bødeniveauet i det fremsendte bødeforelæg eller anklageskrift fra anklagemyndigheden. Hvis bødeniveauet er 200.000 kr. eller derover, vil der ske en offentliggørelse. Ved indstillingen af forslag til bødeniveauet for den påståede overtrædelse lægger Miljøstyrelsen vægt på, hvilken reduktion der har været ved brug af den emissionsreducerende metode. Hvis det vil svare til, at emissionsreduktionsmetoden f.eks. har opnået en reduktion, der svarer til, at skibet har anvendt skibsbrændstof med et svovlindhold mellem 0,50 % og 0,99 %, vil det indstillede bødeniveau være 200.000 kr.

I tilfælde, hvor der har været en væsentlig misligholdelse af forsøg med eller anvendelse af den emissionsreducerende metode, vil det også være muligt, at bødeniveauet er 200.000 kr. I tilfælde hvor der ikke er registreret data om brugen af den emissionsreducerende metode gennem længere tid, kan der være tale om en væsentlig misligholdelse og dermed en alvorlig overtrædelse. Disse tilfælde bør også offentliggøres, hvor det vil fremgå af offentliggørelsen, hvor lang tid der ikke er registreret data, Søfartsstyrelsens inspektionsdato og hvis muligt hvilken reduktion, der er opnået i perioden.

Ved offentliggørelsen af disse tilfælde forventes det at fremgå af offentliggørelsen, at skibet har anvendt en emissionsreducerende metode, men at det er Miljøstyrelsens vurdering og eventuelt suppleret af Søfartsstyrelsens vurdering, at kravene til anvendelsen ikke har været overholdt, og der derfor er indstillet bøde og senere fremsendt et bødeforelæg eller rejst tiltale ved anklageskrift for overtrædelse af svovlbekendtgørelsens §§ 12, 15 eller 17, jf. henholdsvis svovlbekendtgørelsens § 26, stk. 1, nr. 1, 2 og 3.

Overtrædelse af §§ 12, 15 og 17 er strafsanktioneret efter bekendtgørelsens § 26, stk. 1, nr. 1, 2 og 3, og stk. 2.

Ved en mere alvorlig overtrædelse i SO_x-kontrolområderne forstås et bødeniveau på mindst 200.000 kr., hvilket i dag er det bødeniveau, som indstilles af Miljøstyrelsen i sager, hvor der er tale om en førstegangsovertrædelse uden skærpende omstændigheder, og hvor svovlprocenten er mellem 0,50 % og 0,99 %.

Ved at lade bødeniveauet og ikke svovlprocenten være udslagsgivende for offentliggørelse opnås endvidere, at oplysninger om bødeforelæg vedrørende eventuelle systematiske overtrædelser også vil kunne offentliggøres, hvilket skyldes, at bødeniveauet i almindelighed bør stige ved gentagelsestilfælde.

Rederiet bør være blevet gjort bekendt med bødeforelægget eller anklageskriftet inden en offentliggørelse. For at sikre dette vil den foreslåede bemyndigelse blive udnyttet således, at der skal gå minimum 2-3 uger fra datoen for fremsendelsen af bødeforelæg til offentliggørelsen.

Det foreslås i bestemmelsens 2. pkt., at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelsen kan omfatte den juridiske eller fysiske persons navn og kan ske digitalt.

Det vil være den af anklagemyndigheden formodede overtræder, som bliver offentliggjort. Offentliggø-

relsen vil derfor kun omfatte den, som har modtaget bødeforelægget eller som tiltalen er rejst imod (rederiet).

Det forventes, at oplysningerne udelukkende vil blive offentliggjort digitalt, som f.eks. på Miljøstyrelsens hjemmeside og vil indeholde rederiets (det rederi, som i henhold til ISM koden har Document of Compliance) og skibets navn samt skibets flagstat (der hvor skibet er registreret). Dernæst vil det fremgå, hvor stor overtrædelsen er og hvilken dato skibet fik udtaget olieprøven samt bødens størrelse.

Da der er tale om belastende oplysninger for rederierne, vil Miljøstyrelsen, såfremt der måtte være behov herfor, snarest muligt berigtige de offentliggjorte oplysninger samme sted, som oplysningerne blev offentliggjort. Berigtigelse vil således skulle ske, hvor Miljøstyrelsen får oplysninger om, at der efter afsendelse af bødeforelæg eller anklageskrift er truffet afgørelse om påtaleopgivelse eller tiltalefrafald eller afsiges frifindende dom. Berigtigelse eller ajourføring kan også ske i forbindelse med anmeldelsens status, for eksempel at sagen er genoptaget eller en dom er anket.

Til § 2

Det forslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Lovforslaget gælder ikke for Færøerne og Grønland. Færøerne har overtaget havmiljøområdet og for Grønland gælder en særlig lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget*
§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1033 af 4. september 2017, som ændret ved § 1 i lov nr. 463 af 15. maj 2017 og § 52 i lov nr. 1534 af 19. december 2017, foretages følgende ændring:

§ 45 c. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om tilsynsmyndighedens udøvelse af tilsynsvirksomhed og om offentliggørelse af oplysninger om udøvelse af tilsynsvirksomheden, herunder om myndighedens organisering og opgaver.

1. I § 45 c indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af oplysninger om de bødeforelæg, som anklagemyndigheden har udstedt efter reglerne i retsplejelovens § 832, og om tiltaler rejst ved anklageskrifter efter reglerne i retsplejelovens § 834, i sager om overtrædelse af regler udstedt i medfør af lovens § 32, og som vedrører krav til svovlindholdet i det brændstof, som skibe skal anvende i visse havområder eller emissionsreduktionsmetoder hertil. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, at offentliggørelsen kan omfatte den juridiske eller fysiske persons navn og kan ske digitalt.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.