EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 29.4.2026
COM(2026) 174 final

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## om fremskridtene med gennemførelsen af direktiv 2014/89/EU om rammerne for maritim fysisk planlægning

## Anden rapport

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**om fremskridtene med gennemførelsen af direktiv 2014/89/EU om rammerne for maritim fysisk planlægning**

**Anden rapport**

## INDHOLDSFORTEGNELSE


1. Indledning ....2
2. Fremskridt, der er gjort med gennemførelsen siden sidste rapport....3
   - 2.1. Vedtagelse og revision af de fysiske planer for det maritime rum ....3
   - 2.2. Gennemførelse af kravene til fysiske planer for det maritime rum, som er fastsat i direktivet om maritim fysisk planlægning....6
     - 2.2.1. Artikel 5, stk. 1 – Anvendelse af den økosystembaserede tilgang....7
     - 2.2.2. Hensyntagen til miljømæssige, økonomiske og sociale aspekter samt sikkerhedsaspekter....9
     - 2.2.3. Fremme af sammenhæng ....10
     - 2.2.4. Samspil mellem land og hav ....11
     - 2.2.5. Inddragelse af interessenter og offentlig deltagelse....12
     - 2.2.6. Anvendelse af de bedste tilgængelige data og datadeling ....14
     - 2.2.7. Samarbejde mellem medlemsstaterne og på havområdeniveau....15
     - 2.2.8. Samarbejde med tredjelande ....16
   - 2.3. Udfordringer i forbindelse med gennemførelsen....17
3. Vejen frem ....19

## 1. INDLEDNING

Dette er Europa-Kommissionens anden rapport til Europa-Parlamentet og Rådet, der kræves i henhold til artikel 14, stk. 2, i direktiv 2014/89/EU om rammerne for maritim fysisk planlægning ("direktivet om maritim fysisk planlægning"). Den giver et overblik over de fremskridt medlemsstaterne har gjort med gennemførelsen af direktivet om maritim fysisk planlægning siden 2022[1], da den første rapport fra Kommissionen blev offentliggjort. I overensstemmelse med rapporteringsforpligtelserne i henhold til artikel 14, stk. 2, giver den et faktuelt og analytisk overblik over fremskridt.

I rapporten fokuseres der på:

- de fremskridt, som medlemsstaterne har gjort med hensyn til at vedtage, revidere og ajourføre deres fysiske planer for det maritime rum

- gennemførelse af de vigtigste krav til planlægning i direktivet om maritim fysisk planlægning, herunder den økosystembaserede tilgang, hensyntagen til miljømæssige, økonomiske, sociale og sikkerhedsmæssige aspekter, samspillet mellem land og hav, sammenhæng med andre politikker, inddragelse af interessenter, anvendelse af data samt samarbejde inden for EU og med tredjelande

- nye mønstre samt forskelle mellem medlemsstaterne og udfordringer, der er fælles for dem, efterhånden som den maritime fysiske planlægning går fra den indledende vedtagelsesfase til de efterfølgende planlægningscyklusser.

Kommissionens analyse viser, at gennemførelsen af direktivet om maritim fysisk planlægning er ved at være nået en moden fase i hele EU. 20 af de 22 kystmedlemsstater har allerede vedtaget mindst én fysisk plan for det maritime rum, og mange er allerede i gang med at gennemgå, revidere eller foretage målrettede ajourføringer af deres planer. Flere medlemsstater går ind i deres anden eller tredje planlægningscyklus, hvilket peger i retning af et skifte fra den indledende forberedelse af de fysiske planer for det maritime rum til rutinemæssig gennemførelse, overvågning og revision, der er let at tilpasse.

Denne rapport er primært baseret på de fysiske planer for det maritime rum og tilhørende dokumentation fra medlemsstaterne, oplysninger, der er tilgængelige via den europæiske platform for maritim fysisk planlægning og dokumentation, der er indsamlet gennem en støtteundersøgelse[2], som er gennemført for Kommissionen, en gennemførelsesdialog[3], Kommissionens dokumenter[4], samt projekter og andre kilder[5]. Alt dette udgør tilsammen det analytiske grundlag for den vurdering, der fremlægges her.

---

1 COM(2022) 185 Endelig rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene med gennemførelsen af direktiv 2014/89/EU om rammerne for maritim fysisk planlægning.

2 Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning.

3 Implementation dialogue on the implementation of the Maritime Spatial Planning Directive with Commissioner Costas Kadis – Oceans and fisheries.

4 Evaluering af havstrategirammedirektivet, SWD(2025) 50.

5 Se f.eks. Zaucha et al. "Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States", *Marine Policy*, 2025.

## 2. FREMSKRIDT, DER ER GJORT MED GENNEMFØRELSEN SIDEN SIDSTE RAPPORT

### 2.1. Vedtagelse og revision af de fysiske planer for det maritime rum

I henhold til artikel 15, stk. 3, i direktivet om maritim fysisk planlægning skal medlemsstaterne udarbejde fysiske planer for det maritime rum senest den 31. marts 2021 og underrette Kommissionen og de berørte medlemsstater senest tre måneder efter offentliggørelsen af den fysiske plan for det maritime rum (jf. artikel 14, stk. 1).

I dette afsnit opsummeres de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af de fysiske planer for det maritime rum siden Kommissionens seneste rapport, som dækker perioden fra den 3. maj 2022 til den 1. januar 2026.

På trods af, at fristen i direktivet om maritim fysisk planlægning er fastsat til den 31. marts 2021, er fristerne og strategierne for vedtagelse og revision af de fysiske planer for det maritime rum fortsat meget forskellige i EU. På skæringsdatoen for indsamling af dokumentation har **20 af de 22 kystmedlemsstater** vedtaget deres fysiske planer for det maritime rum, og vedtagelsesraten er steget kraftigt siden 2022. Otte medlemsstater vedtog deres planer mellem 2022 og 2024, mens Portugal og Danmark afsluttede vedtagelsen og de første ajourføringer i samme periode[6]. For at sikre gennemførelsen af direktivet om maritim fysisk planlægning indledte Kommissionen otte traktatbrudssager[7] mellem 2021 og 2023, hvoraf seks blev afsluttet, efter de pågældende medlemsstater fik vedtaget deres fysiske planer for det maritime rum. **Grækenland og Kroatien**[8] har endnu ikke vedtaget en plan, der dækker alle havområder, selv om der fortsat arbejdes herpå i begge medlemsstater. Kommissionen arbejder tæt sammen med begge medlemsstater for at bistå dem med at vedtage deres fysiske planer for det maritime rum så hurtigt som muligt.

Forsinkelser i overholdelsen af tidsfristen i 2021 skyldtes hovedsagelig langvarige procedurer (f.eks. miljøvurderinger og koordinering mellem institutioner), kompleks forvaltning, covid-relaterede forstyrrelser samt politiske eller geopolitiske faktorer. I nogle tilfælde var der i vid udstrækning tale om administrative forsinkelser, og vedtagelsen fandt sted kort tid efter fristens udløb.

De fleste lande, der har været "hurtige til at vedtage", har nu indledt gennemgangs- eller revisionscyklusser. Flere medlemsstater har allerede iværksat fuldstændige revisioner (f.eks. Belgien, Bulgarien, Spanien, Frankrig, Nederlandene og Sverige), mens andre har afsluttet

---

6 Bulgarien (2023), Danmark (2023), Estland (2022), Spanien (2023), Frankrig (2022), Italien (2024), Cypern (2023), Portugal (Azorerne, 2024), Rumænien (2023) og Sverige (2022).

7 Mellem 2021 og 2023 blev der indledt traktatbrudssager mod Bulgarien, Grækenland, Spanien, Kroatien, Italien, Cypern, Portugal og Rumænien, fordi de ikke havde udarbejdet fysiske planer for det maritime rum og forelagt dem for Kommissionen, jf. direktivet om maritim fysisk planlægning. I 2023 blev sagerne mod Bulgarien (INFR(2022) 2025) og Spanien (INFR(2022) 2027) afsluttet. Sagerne mod Cypern (INFR(2021) 2227), Portugal (INFR(2023) 2042) og Rumænien (INFR(2021) 2224) blev afsluttet i 2024. Sagen mod Italien (INFR(2021) 2223) blev trukket tilbage fra Domstolen i december 2024. Kun sagerne mod Kroatien (INFR(2021) 2225) og Grækenland (INFR(2021) 2226) er stadig åbne.

8 For så vidt angår Grækenland afsagde Den Europæiske Unions Domstol den 27. februar 2025 dom i sag C-128/24 (Europa-Kommissionen mod Den Hellenske Republik), hvori det blev fastslået, at Grækenland havde tilsidesat sine forpligtelser i henhold til direktivet om maritim fysisk planlægning. Grækenland godkendte en national strategi for det maritime rum i april 2025, herunder kort over havområder. Der er aftalt en tidsplan for vedtagelsen af den fuldstændige plan, som stadig er under behandling.

foreløbige evalueringer eller planlagt kommende revisioner (f.eks. Tyskland, Estland, Letland, Litauen, Malta og Polen).

Overordnet set er der sket et skifte fra den oprindelige vedtagelse til målrettede ajourføringer og til de første fulde revisionscyklusser. Samtidig fortsætter de to resterende medlemsstater, der endnu ikke har vedtaget en fysisk plan for det maritime rum, arbejdet hermed.

**Tabel 1:** Aktuel status for vedtagelse og revision af fysiske planer for det maritime rum for de 22 kystmedlemsstater[9]

| Medlemsstat | Vedtagelsesdato for den nuværende plan | Tidligere planer | Revisionsprocesser og supplerende tildelingsplaner |
|---|---|---|---|
| **Belgien** | Maj 2019 | Første fysiske plan for det maritime rum vedtaget: marts 2014 | Forberedelsen af Belgiens tredje fysiske plan for det maritime rum (2026-2032) er i gang – revisionen af den fysiske plan for det maritime rum blev påbegyndt i 2023, og workshoppen blev efterfulgt af en offentlig høring. Den nye plan forventes vedtaget i 2026. |
| **Bulgarien** | Maj 2023 | / | Gennemførlighedsundersøgelse gennemført i 2023 og 2024. Formel opdatering forventes afsluttet ved udgangen af 2027. |
| **Kroatien** | Igangværende proces | / | / |
| **Cypern** | December 2023 | / | Ikke taget op til revision for nærværende. |
| **Danmark** | 2023[10] | / | Ændret i 2024 (et formelt supplement til den fysiske plan for det maritime rum), primært for at integrere nye offshoreenergi- og biodiversitetsmål, og i 2025 – en ændring af lov om maritim fysisk planlægning, hvormed der indføres en ordning for midlertidige test- og forskningsprojekter uden for udpegede områder. |
| **Estland** | Maj 2022 | / | Overvågning og løbende gennemgang af den årlige handlingsplan er i gang. En formel revisionsproces er planlagt til 2026-2027 som led i den femårige revisionscyklus, der kræves i henhold til estisk lovgivning. |
| **Finland** | December 2020 | / | Revisionen blev påbegyndt i januar/februar 2024. Planen forventes ajourført/vedtaget inden 2027. |
| **Frankrig** | Anden del (strategiske dokumenter): november 2025 | Første del: 2019<br>Anden del: maj 2022<br>/ | Efter den nationale strategi blev godkendt i juni 2024, har Frankrig for nylig revideret den strategiske del af sine fysiske planer for det maritime rum for at udpege nye områder, navnlig for havvindmølleparker og "strengt" beskyttede områder, samt for at foretage |

[9] Nærmere oplysninger samt links til nationale planer findes på Lande | Den europæiske platform for maritim fysisk planlægning.

[10] Danmark sendte sin første fysiske plan for det maritime rum i offentlig høring i en periode på seks måneder i 2021. Udkastet til planen var juridisk bindende fra det øjeblik, det blev sendt i offentlig høring. Planen blev udstedt som en bekendtgørelse i 2023.

| Medlemsstat | Vedtagelsesdato for den nuværende plan | Tidligere planer | Revisionsprocesser og supplerende tildelingsplaner |
|---|---|---|---|
| | | | andre relaterede ændringer. |
| **Tyskland** | September 2021 | Første fysiske plan for det maritime rum vedtaget: 2009 | En plan for udvikling af lokaliteter, der skitserer en strategi for den maritime sektor for offshorevindenergi, blev offentliggjort i 2025. Den igangværende midtvejsrevision af den tyske fysiske plan for det maritime rum forventes afsluttet i 2026. |
| **Grækenland** | Igangværende proces | / | / |
| **Irland** | Juni 2021 | / | South Coast Designated Maritime Area Plan (SC-DMAP) blev vedtaget i oktober 2024 (udpeger områder til vedvarende offshoreenergi i indsatsen for levering af 5 GW offshorevindkapacitet senest i 2030). |
| **Italien** | September 2024 | / | Ikke taget op til revision for nærværende. |
| **Letland** | Maj 2019 | / | Midtvejsevalueringsrapport vedtaget i oktober 2024. Revisionsprocessen skulle begynde i efteråret 2025. |
| **Litauen** | September 2021 | Første fysiske plan for det maritime rum vedtaget: juni 2015. | Planen skal revideres i 2030. I en temaplan for 2024 og en strategisk miljøvurdering (SMV) var placeringen af havvindmølleparker og forbindelser til kyster skitseret. |
| **Malta** | Juli 2015 | / | Første interne revision gennemført. Fortsat gennemførelse er i gang, mens der afventes direktiver fra myndighederne om de næste skridt. |
| **Nederlandene** | Marts 2022 | Første plan vedtaget: 2009[11]<br>Anden plan vedtaget: december 2015[12] | Den delvise revision af Nordsøprogrammet (2022-2027) er i gang og sigter bl.a. mod højere mål for vedvarende offshoreenergi. Udkast til delvis revision blev forelagt Parlamentet den 22. april 2025. Offentlig høring fra den 19. maj 2025. Forventes afsluttet i 2026. |
| **Polen** | April 2021 med en teknisk ændring i december 2022[13] | | Midtvejsevaluering offentliggjort den 9. maj 2025. Afgørelse om ajourføring truffet. Ministeriet søger finansiering. Omfattende ajourføring påbegyndes i 2026 (alt efter de budgetmæssige muligheder) med forventet varighed på to et halvt til tre år. |

[11] Politikdokument vedrørende Nordsøen, der dækker perioden 2009-2015.

[12] Den anden fysiske plan, politikdokumentet vedrørende Nordsøen for 2016-2021, er en ajourføring af dokumentet vedrørende 2009-2015.

[13] Efter trusler om en retssag fra en canadisk koncessionshaver inden for olie og gas, hvis rettigheder til havet ved Vestpommern var udeladt af planen for 2021, blev tre havområder ved revisionen af den fysiske plan for det maritime rum i 2022 tilpasset – efter hvad der blev anset for en "teknisk ændring" – til at omfatte aktiviteter for at undgå at der blev rejst erstatningskrav, og for at undgå krav om foretagelse af en ny strategisk miljøvurdering eller offentlig høring.

| Medlemsstat | Vedtagelsesdato for den nuværende plan | Tidligere planer | Revisionsprocesser og supplerende tildelingsplaner |
|---|---|---|---|
| **Portugal** | December 2019 (fastlandet og Madeira) og oktober 2024 (Azorerne) | / | Tildelingsplanen for vedvarende offshoreenergi (PAER, 2025) indgår automatisk i *Plano de Situacão do Ordenamento do Espaço Maritimo Nacional* (PSOEM). |
| **Rumænien** | November 2023 | / | Ikke taget op til revision for nærværende. |
| **Spanien** | Februar 2023 | / | Revision iværksat i 2024. Alle fem planer for hver af de fem spanske underopdelinger af havområderne skal revideres inden for den fastsatte frist den 31. december 2027. |
| **Slovenien** | Juli 2021 | / | Ikke taget op til revision for nærværende. Næste formelle revision forventes i 2031, og det forberedende arbejde forventes påbegyndt i 2029. |
| **Sverige** | Februar 2022 | / | Planer er revideret med henblik på bl.a. at opfylde nye mål for udvikling af vedvarende offshorevindenergi og oprette beskyttede havområder. Forslag til ændring af planerne blev forelagt myndighederne i januar 2025. |

## 2.2. Gennemførelse af kravene til fysiske planer for det maritime rum, som er fastsat i direktivet om maritim fysisk planlægning

De følgende afsnit indeholder en vurdering af, hvordan medlemsstaterne har gennemført minimumskravene i direktivet om maritim fysisk planlægning. Analysen er struktureret omkring de relevante bestemmelser i direktivet og omfatter en undersøgelse af de tilgange, der er anvendt i de nationale fysiske planer for det maritime rum og de tilhørende gennemførelsesrammer.

I direktivet om maritim fysisk planlægning opstilles fleksible rammer, der giver medlemsstaterne vide skønsbeføjelser med hensyn til, hvordan de gennemfører direktivets krav i overensstemmelse med deres nationale forfatningsmæssige ordninger, administrative strukturer, retssystemer og særlige maritime forhold. Som følge heraf har medlemsstaterne vedtaget forskellige planlægningsmodeller, forvaltningsordninger og tekniske løsninger for at gennemføre direktivets bestemmelser.

De sammenlignende iagttagelser og henvisninger til forskellige gennemførelsesniveauer eller -forme i de følgende afsnit er derfor beskrivende og analytiske. De har til formål at gøre det lettere at sammenligne, kortlægge tendenser og fremhæve gennemførelsesmønstre i hele EU. Hvis der er valgt forskellige tilgange, betyder det ikke, at der er tale om manglende overholdelse eller utilfredsstillende gennemførelse.

### *2.2.1. Artikel 5, stk. 1 – Anvendelse af den økosystembaserede tilgang*

Generelt har medlemsstaterne henvist til anvendelse af en økosystembaseret tilgang til maritim fysisk planlægning, jf. artikel 5, stk. 1, i direktivet om maritim fysisk planlægning. I praksis varierer det imidlertid betydeligt fra land til land, i hvilket omfang en økosystembaseret tilgang er blevet anvendt, og hvor konsekvent dette er sket, og det afhænger af forskellige

forfatningsmæssige, administrative og lovgivningsmæssige strukturer. Den økosystembaserede tilgang omtales i vid udstrækning som et vejledende princip i målene for de fysiske planer for det maritime rum og gennemføres hovedsageligt gennem ledsagende miljøvurderingsprocedurer.

I hele EU har den strategiske miljøvurdering[14] (SMV) vist sig at være det primære middel til gennemførelse af den økosystembaserede tilgang. Grundlæggende miljøkrav, belastningsanalyser, vurdering af alternativer og foranstaltninger til mindskelse af indvirkninger på miljøet er typisk struktureret omkring økologiske komponenter og menneskelige belastninger, ofte med udgangspunkt i havstrategirammedirektivets[15] deskriptorer og overvågningsrammer. I mange tilfælde er SMV'en – sammen med en passende vurdering[16], hvis det er relevant – den vigtigste kilde til dokumentation for, at samspil mellem økosystemer, kumulative belastninger og miljøgrænser er blevet overvejet på strategisk niveau.

I de fleste fysiske planer for det maritime rum er den økosystembaserede tilgang derfor anvendt proceduremæssigt i stedet for særlige regler for økosystembaserede zoneinddelinger eller tærskler, som indgår i den skriftlige beskrivelse af planen. Det er meget forskelligt, i hvilket omfang den økosystembaserede tilgang påvirker beslutninger vedrørende fysisk planlægning. I en række medlemsstater har resultaterne af den strategiske miljøvurdering påviseligt dannet grundlag for valg af zoneinddelinger på et velorienteret grundlag, beskyttelsesforanstaltninger samt betingelser eller undtagelser for specifikke anvendelser (navnlig offshoreenergi, udvinding og navigation). I andre er den økosystembaserede tilgang stadig en mere generel overvejelse, og miljømæssige begrænsninger forventes primært at blive behandlet i projektgodkendelsesfasen gennem efterfølgende miljøkonsekvensvurderinger.

Medlemsstaterne forankrer generelt gennemførelsen af den økosystembaserede tilgang i EU's eksisterende miljørammer, navnlig havstrategirammedirektivet, Natura 2000-lovgivningen og de nationale havovervågningssystemer. Tilpasning til målene om en god miljøtilstand nævnes ofte, men kun nogle planer omsætter denne tilpasning til strukturerede, deskriptorbaserede vurderingsrammer eller kumulative konsekvensanalyser, der direkte påvirker planlægningsvalgene[17]. Andre steder er henvisninger til økosystemers funktion og modstandsdygtighed overvejende beskrivende. Anvendelsen af den økosystembaserede tilgang afspejler også forskelle med hensyn til forvaltningsmodeller. Centraliserede systemer har en tendens til at basere sig på miljøvurderinger på nationalt plan med det formål at inddrage økosystemhensyn. Samtidig fordeler systemer på flere niveauer eller føderale systemer sig på

[14] I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet.

[15] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet).

[16] I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (dette er den kodificerede udgave af det oprindelige direktiv 79/409/EØF) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter.

[17] Denne iagttagelse understøttes af Kommissionens evaluering af gennemførelsen af havstrategirammedirektivet. I den endelige rapport (COM(2020) 259) bemærkes det, at fremskridt med fastlæggelsen af tærskelværdier for beskrivelse af en god miljøtilstand har været langsomme, og at der er betydelige forskelle med hensyn til, hvordan medlemsstaterne definerer og beskriver en god miljøtilstand på tværs af deskriptorer, hvilket tyder på, at fastsættelsen af deskriptorer som grundlag for vurderinger fortsat er ufuldstændig og meget forskellig.

gennemførelse af den økosystembaserede tilgang på tværs af processer på nationalt og subnationalt plan, hvilket undertiden resulterer i, at anvendelsen er ret forskellig fra det ene havområde til det andet. Havområde- eller facadebaserede planlægningstilgange har hjulpet nogle medlemsstater med at skræddersy økosystemvurderinger til regionale økologiske forhold, der støtter en mere stedbaseret anvendelse af den økosystembaserede tilgang.

Eksempler på god praksis[18]:

- Irland anvendte en målrettet SMV, hvor alle politikker i den nationale havplanlægningsramme blev testet op imod strategiske miljømål, der dækker alle aspekter af SMV-direktivet (biodiversitet, menneskers sundhed, vand, klima, landskab, kulturarv, osv.). Den strategiske miljøvurdering dokumenterer et fuldstændigt screenings-/afdækningsforløb, kontinuerlige test ved hjælp af SMV-mål samt en integreret Natura-virkningsvurdering og en passende vurdering. SMV-erklæringen indeholder en beskrivelse af, hvordan høring og vurdering ændrede den nationale havplanlægningsramme. Dette er et eksempel, hvor den strategiske miljøvurdering tydeligt har påvirket planens indhold.
- I Danmarks strategiske miljøvurdering for 2023 er hver ændring af den fysiske plan for det maritime rum vurderet i forhold til alle 11 deskriptorer i havstrategirammedirektivet ved hjælp af deskriptorspecifikke tabeller over miljøbelastninger med henblik på at undersøge, hvordan fjernelse af akvakultur- og udvindingsområder eller udvidelse af vedvarende offshoreenergi og $CO_2$-lagringszoner påvirker en god miljøtilstand. Denne strukturerede tilgang styrker den direkte sammenhæng mellem belastningsanalyser, målene om en god miljøtilstand og de endelige beslutninger om zoneinddeling.
- Estlands strategiske miljøvurdering kombinerer belastningsanalyser i henhold til havstrategirammedirektivet med modellering af kumulative virkninger (PlanWise4Blue)[19]. Modellens output, som viser store risici for fugle og flagermus – navnlig i forbindelse med udviklingen af klyngeopdelte vindmølleparker i Rigabugten – førte til flytning af vindenergiområder og indførelse af målrettede afbødende foranstaltninger i forhold til minedrift, akvakultur og forsvarsaktiviteter.

Overordnet set viser de seneste revisioner af de fysiske planer for det maritime rum, at der er gjort klare fremskridt med hensyn til gennemførelsen af artikel 5, stk. 1, med mere systematisk anvendelse af miljødata, kumulative belastningsanalyser og koblinger til havstrategirammedirektivets mål. Samtidig er den praktiske anvendelse af den økosystembaserede tilgang fortsat forskellig fra det ene land til det andet. Dette afspejler til dels forskellige nationale fortolkninger af begrebet og manglen på en mere operationel ramme på EU-plan. Selv om den økosystembaserede tilgang i vid udstrækning tages med i overvejelserne i forbindelse med den strategiske miljøvurdering og relaterede procedurer, er der i fremtidige planlægningscyklusser mulighed for mere systematisk at omsætte disse

[18] Se støtteundersøgelsen for yderligere nationale eksempler. Et godt eksempel på en flerlandetilgang til SMV-integration er projektet "Strategic ecosystem-based planning for sustainable future of the Baltic Sea" (SEABAS), som i øjeblikket finansieres af Interreg Baltic Sea-programmet.

[19] PlanWise4Blue | Den europæiske platform for maritim fysisk planlægning.

analyser til klart formulerede bestemmelser vedrørende fysisk planlægning, kriterier for beslutningstagning og overvågningsordninger i selve de fysiske planer for det maritime rum.

#### *2.2.2. Hensyntagen til miljømæssige, økonomiske og sociale aspekter samt sikkerhedsaspekter*

Generelt har medlemsstaterne systematisk taget hensyn til miljømæssige, økonomiske og sociale aspekter samt sikkerhedsaspekter i forbindelse med udarbejdelsen og gennemførelsen af de fysiske planer for det maritime rum i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, litra b), i direktivet om maritim fysisk planlægning. Miljøhensyn har generelt fået størst opmærksomhed og er konsekvent blevet indarbejdet i de fysiske planer for det maritime rum, hvilket illustrerer den stærke sammenhæng med de strategiske miljøvurderingprocesser og overensstemmelse med forpligtelserne i EU's miljølovgivning. Der er primært taget hensyn til de økonomiske aspekter gennem den fysiske planlægning af vigtige havsektorer, navnlig vedvarende offshoreenergi, søtransport, havne og andre aktiviteter i den blå økonomi (såsom akvakultur). Sociale hensyn er derimod blevet indarbejdet mere uensartet, ofte gennem interessenthøring (f.eks. af fiskerisektoren) og via planlægningsmål på højt plan snarere end gennem specifikke analytiske rammer. Sikkerhedsaspekter, navnlig søfartssikkerhedsmæssige og forsvarsrelaterede begrænsninger, er generelt blevet afspejlet i udpegning af områder, ruteforanstaltninger og forbuds- eller spærrezoner.

Eksempler[20] på sikkerhedshensyn i fysiske planer for det maritime rum:

Sikkerhedskrav er indarbejdet i flere fysiske planer for det maritime rum. Irland kræver risikovurderinger på projektniveau af navigation og eftersøgnings- og redningsoperationer (ved brug af værktøjer som den værktøjskasse, der er udviklet af International Organization for Marine Aids to Navigation (IALA)), som er tilpasset den nationale beredskabs- og forsvarsplanlægning. Frankrigs facadeplaner omfatter specifikke afsnit om risikoanalyse og aktionsblade om havovervågning og beredskabskapacitet. Sverige fremmer søtrafikstyringssystemer – som forventes at nedbringe antallet af kollisioner og grundstødninger med over 60 % – og indkredser opgraderinger af havne og sejlrender, som er nødvendige for at afhjælpe sikkerhedsbrister. Disse eksempler viser, hvordan maritim fysisk planlægning kan øge sikkerheden til søs gennem struktureret vurdering og koordinering med specialiserede myndigheder.

Den seneste udvikling tyder på, at der er sket et gradvist skifte væk fra en beskrivende tilgang til en mere struktureret hensyntagen til afvejningerne mellem målene. I flere medlemsstater har man i forbindelse med revisioner af de fysiske planer for det maritime rum i stigende grad forsøgt at finde en balance mellem ønsket om at fremskynde udbredelsen af offshoreenergi og behovet for at beskytte biodiversiteten, at gøre det muligt at sikre sameksistens mellem fiskeriet og andre sektorer og at sikre sejladssikkerheden. Sikkerhedshensyn får stadig større betydning i lyset af den stigende konkurrence om havområder og behovet for at beskytte kritisk infrastruktur, mens økonomiske og miljømæssige mål nu er mere udtrykkeligt fastsat i de fysiske planer for det maritime rum, end de var i den første planlægningscyklus.

[20] *Se støtteundersøgelsen for yderligere eksempler.*

På trods af disse fremskridt er der fortsat forskelle med hensyn til omfanget af socioøkonomiske og sikkerhedsmæssige analyser samt i hvilket omfang de omsættes til praksis. De miljømæssige aspekter indeholder mere veletablerede metoder og bedre datatilgængelighed, mens de sociale virkninger og kumulative socioøkonomiske virkninger ofte håndteres kvalitativt. Overordnet set anvendes maritim fysisk planlægning i stigende grad som en strategisk ramme til at forene miljømæssige, økonomiske, sociale og sikkerhedsmæssige overvejelser, selv om metoderne forventes at blive videreudviklet, efterhånden som medlemsstaterne går ind i de næste planlægningscyklusser.

### *2.2.3. Fremme af sammenhæng*

Siden den første gennemførelsescyklus har medlemsstaterne gradvist intensiveret deres bestræbelser på at fremme sammenhængen mellem maritim fysisk planlægning og beslægtede politikker, strategier og planlægningsprocesser, jf. artikel 6, stk. 2, litra c), i direktivet om maritim fysisk planlægning. Alle kystmedlemsstater anerkender nu udtrykkeligt maritim fysisk planlægning som en koordinerende ramme for at tilpasse miljømæssige, sektorspecifikke og geografiske mål inden for havmiljøet, selv om graden af sammenhæng mellem de forskellige politikker varierer fra land til land.

Den mest konsekvente tilgang til at nå dette mål kan ses i havmiljøpolitiske foranstaltninger[21], som er tilpasset de mål og den dokumentation, der kræves i henhold til havstrategirammedirektivet, fugledirektivet[22] og habitatdirektivet[23]. I mange tilfælde afspejles miljøkrav i udpegning af områder, planlægningsbetingelser eller beskyttelsesbestemmelser, understøttet af strategiske miljøvurderingsprocesser. I andre medlemsstater er tilgangen til sammenhæng mere baseret på overordnede henvisninger og proceduremæssig koordinering, hvor konkret politisk integration tages i betragtning på et senere tidspunkt eller fra sag til sag.

De fleste medlemsstater henviser til klare sammenhænge med havstrategirammedirektivet og vandrammedirektivet[24], ofte ved tilpasning af miljømål og udpegning af områder. I nogle tilfælde fører de samme myndigheder tilsyn med gennemførelsen af både direktivet om maritim fysisk planlægning og havstrategirammedirektivet, hvilket letter udvekslingen af data og ekspertise.

| |
|---|
| Eksempel på god praksis[25]: Frankrig anvender et fuldt integreret instrument på facadeniveau (*Documents Stratégiques de Façade*, DSF), som samtidig fungerer som den fysiske plan for det maritime rum og den strategiske ramme for gennemførelsen af havstrategirammedirektivet. Miljøforpligtelser (Natura 2000-nettet, havstrategirammedirektivets mål, forpligtelser jf. vandrammedirektivet) er indarbejdet i DSF'ernes brugskort og den facadespecifikke handlingsplan (som omfatter tematiske |

[21] Se også evalueringen af havstrategirammedirektivet (SWD(2025) 50), del 1 – kapitlet om sammenhæng.

[22] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (kodificeret udgave).

[23] Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter.

[24] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger.

[25] Se støtteundersøgelsen for yderligere eksempler.

aktionsblade), der sikrer, at vejledning om fysiske forhold og forvaltningsforanstaltninger samles i ét enkelt planlægningsdokument.

Ud over miljøpolitikken anvendes maritim fysisk planlægning nu mere konsekvent til at forbedre koordineringen af rammerne for energi, søtransport, havneudvikling og planlægning af kystområderne. De seneste revisioner af planerne og målrettede ajourføringer viser en tendens til, at man arbejder på at opnå en bedre forståelse af samspillet mellem maritim fysisk planlægning og nationale sektorstrategier, navnlig hvis der er væsentlige konsekvenser for de fysiske forhold. Forskelle i forvaltningsstrukturer, planlægningscyklusser og retlige mandater påvirker fortsat tilpasningen, men maritim fysisk planlægning anerkendes i stigende grad som en stabil referenceramme for håndteringen af sådanne samspil.

I visse tilfælde – og særligt i tætbefolkede områder – kræver en sammenhængende planlægning også, at der tages højde for forskellige interessenters fælles udnyttelse af områderne. Synergier og samhusningsmuligheder overvejes i stigende grad i flere medlemsstater, bl.a. gennem nye tilgange til multianvendelse af områder, der typisk involverer vedvarende offshoreenergi og akvakultur eller kombinerer energiinfrastruktur og biodiversitetsmål. Selv om der findes mekanismer til vurdering af interaktioner i alle medlemsstater, er sådanne tilgange fortsat i høj grad udforskende og baseret på projektbaseret eksperimentering frem for formelle planlægningsprocedurer. En reel "indbygget anvendelse til flere formål"-tilgang vil også kræve et stærkt engagement fra og tidlig inddragelse af de berørte interessenter.

Overordnet set peger erfaringerne fra gennemførelsen af maritim fysisk planlægning på et gradvist skifte væk fra formel konsistenskontrol henimod en mere væsentlig koordinering. Selv om medlemsstaterne har forskellige tilgange, er der en fælles tendens til at indarbejde sammenhæng i de rutinemæssige forvaltningsordninger, understøttet af tværministerielle koordineringsmekanismer, fælles datasystemer og iterative revisioner af planer. Denne tendens forventes at fortsætte, efterhånden som den maritime fysiske planlægning modnes, og medlemsstaterne går ind i de næste planlægningscyklusser.

### *2.2.4. Samspil mellem land og hav*

Alle medlemsstater har taget hensyn til samspillet mellem land og hav i deres rammer for maritim fysisk planlægning, jf. artikel 4, stk. 2, og artikel 6, stk. 2, litra a), i direktivet om maritim fysisk planlægning. Dybden, omfanget og intensiteten af samspillet mellem land og hav varierer imidlertid betydeligt fra land til land, hvilket afspejler forskelle i forfatningsmæssige ordninger, administrative beføjelser og reguleringstraditioner, navnlig med hensyn til ansvarsfordelingen mellem myndigheder inden for planlægning til vands og til lands.

De fleste medlemsstater behandler samspillet mellem land og hav som en tværgående overvejelse i stedet for at håndtere det gennem en fuldt integreret planlægningstilgang. Fysiske planer for det maritime rum identificerer almindeligvis vigtige grænseflader såsom adgang til havne og skibsfart, energi- og netforbindelser, kystbeskyttelse, miljøbelastninger, der stammer fra land, og økologisk konnektivitet langs kysten. De strategiske miljøvurderingprocesser støttede ofte integrationen af disse grænseflader ved at fremhæve de kumulative virkninger af hav- og kystpolitikker og behovet for sammenhæng mellem dem.

Der er observeret mere avancerede tilgange, hvor institutionelle ordninger muliggør tæt koordinering mellem planlægningssystemer til vands og til lands. I disse tilfælde giver de fysiske planer for det maritime rum klarere retningslinjer for at tilpasse anvendelsen af offshore til onshoreinfrastruktur, rammer for kystudvikling og miljøforvaltningsmål. Flere medlemsstater har taget større hensyn til samspillet mellem land og hav i de seneste ajourføringer af deres fysiske planer for det maritime rum, navnlig som reaktion på den øgede udbredelse af vedvarende offshoreenergi, havneudvikling og behovet for klimatilpasning.

I modsætning hertil blev der ofte taget hensyn til samspillet mellem land og hav i medlemsstater med mere fragmenterede forvaltningsstrukturer eller med en skarp adskillelse mellem land- og havplanlægningskompetencer (hvor fysiske planer for det maritime rum kun dækker den eksklusive økonomiske zone) gennem overordnede henvisninger, hvor gennemførelsen i vid udstrækning blev overladt til beslutningstagning på projektniveau og sektorspecifikke tilladelsesprocesser.

#### *2.2.5. Inddragelse af interessenter og offentlig deltagelse*

Alle medlemsstater har indført ordninger for at sikre inddragelse af interessenter og offentlig deltagelse i maritim fysisk planlægning i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, litra d), og artikel 9 i direktivet om maritim fysisk planlægning. Offentlig deltagelse er universelt forankret i lovbestemte planlægnings- og miljøvurderingsprocedurer, der sikrer minimumsmuligheder og lovmedholdelige muligheder for høring. Eftersom maritim fysisk planlægning indebærer væsentlige miljøhensyn og -virkninger, skal medlemsstaterne anvende principperne i direktivet om offentlig deltagelse[26], når interessenter og offentligheden inddrages i den maritime fysiske planlægningsproces, navnlig i forbindelse med gennemførelsen af den strategiske miljøvurdering.

Ud over disse grundlæggende krav varierer tilgangen til inddragelse af interessenter betydeligt på tværs af nationale sammenhænge, hvilket afspejler forskelle i forfatningsmæssige strukturer, administrative traditioner, planlægningskulturer og lovgivningsmæssige rammer.

Inddragelsen af interessenter i medlemsstaterne har generelt udviklet sig fra en overvejende formel høring til en mere struktureret og i nogle tilfælde kontinuerlig inddragelsesmodel. Den første generation af fysiske planer for det maritime rum var i vid udstrækning baseret på offentlige høringer, der blev gennemført i den forberedende fase af den fysiske plan for det maritime rum og i den strategiske miljøvurderingsproces. Nyere planer og igangværende revisioner har i stigende grad suppleret offentlige høringer med målrettede sektorspecifikke høringer, tematiske workshopper, bilaterale udvekslinger og digitale værktøjer såsom interaktive kortlægningsplatforme[27].

[26] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

[27] European Commission study on stakeholder involvement in MSP, 2023 – https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

Der er en klar tendens til at styrke det tværsektorielle engagement, navnlig mellem myndigheder og interessenter inden for energi, søtransport, miljø, fiskeri og kystudvikling. I flere medlemsstater er der blevet oprettet permanente eller semipermanente rådgivnings- eller koordineringsorganer samt tværministerielle udvalg med henblik på at støtte gennemførelsen og opfølgningen, således at dialogen med interessenterne kan strække sig ud over vedtagelsesfasen til overvågning og revision. Hvis der findes sådanne ordninger, bidrager de til større gennemsigtighed, forudsigelighed og fælles ejerskab af resultaterne af den fysiske plan for det maritime rum.

Eksempler på god praksis:

- Cypern illustrerer en veltilrettelagt og gennemsigtig høringsproces. Den omfatter to landsdækkende høringsfaser, som kombinerer præsentationer fra by til by med en onlineplatform til skriftlige indlæg og gør alle udkast til kort offentligt tilgængelige. Det er vigtigt at bemærke, at input førte til konkrete ændringer af den fysiske plan for det maritime rum. F.eks. blev akvakulturenheder flyttet for at undgå konflikter med energiinfrastruktur, der blev indført særlige kabellandingszoner for at mindske risici for søfarten, og områder med multianvendelse blev formaliseret for at forvalte sameksistensen mellem aktiviteter som f.eks. energi, transport, turisme, kulturarv og forsvar. En konsolideret rapport med bemærkninger og svar dokumenterede, hvordan feedback formede den endelige plan og sikrede fuld sporbarhed.
- I Nederlandene er interessenter på fiskeriområdet inddraget i den maritime fysiske planlægning gennem en struktureret og løbende inddragelsesproces, som navnlig blev anvendt, da den fysiske plan for det maritime rum for Nordsøen blev revideret i forbindelse med udvidelsen af vedvarende offshoreenergi. Ud over de lovmæssige offentlige høringer deltager fiskeriorganisationer som VisNed (den nederlandske fiskerisammenslutning) og POV (den nederlandske fiskeriproducentorganisation) i en særlig sektordialog og målrettede udvekslinger. I denne proces behandles spørgsmål vedrørende fiskeriet såsom adgang til fiskepladser, sikkerhed og sameksistens samt miljø- og energimål, støtte til gennemsigtighed og afvejninger på et velorienteret grundlag. Der er fortsat udfordringer, herunder geografiske konflikter, sikkerhedsrisici og datamangler. Innovative løsninger, som f.eks. dynamisk zoneinddeling og forskningssamarbejde (f.eks. Offshore Wind Ecological Programme (Wozep)), undersøges for at afveje modstridende interesser. Den nederlandske tilgang er i overensstemmelse med direktivet om maritim fysisk planlægning og indebærer internationalt samarbejde med nabolandene i Nordsøen.

Samtidig er dybden, kontinuiteten og balancen i inddragelsen af interessenter fortsat ret forskellig. Selv om institutionelle interessenter og velorganiserede aktører i sektoren – navnlig store maritime industrier – generelt er velintegreret i planlægningsprocesserne, er inddragelsen af lokalsamfund, ikkeindustrielt fiskeri, akvakulturbrugere, mindre økonomiske aktører og civilsamfundsorganisationer fortsat langt mere varierende og ofte begrænset til ad hoc-høringer i stedet for at indgå på en systematisk og vedvarende måde gennem hele planlægningscyklussen. Myndighedernes og interessenternes kapacitetsbegrænsninger, forskellige mandater på tværs af forvaltningsniveauer og kompleksiteten af processerne for de fysiske planer for det maritime rum er fortsat hindringer for en mere konsekvent og inkluderende inddragelse i nogle medlemsstater.

### *2.2.6. Anvendelse af de bedste tilgængelige data og datadeling*

Maritim fysisk planlægning i medlemsstaterne understøttes af en bred og stadig mere struktureret dataanvendelse i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, litra e), og artikel 10 i direktivet om maritim fysisk planlægning. Alle fysiske planer for det maritime rum bygger på en kombination af eksisterende miljømæssige, socioøkonomiske og sektorspecifikke datasæt og baserer sig navnlig på data, der er genereret i henhold til EU-lovgivningen, navnlig havstrategirammedirektivet, fugledirektivet og habitatdirektivet samt relevante sektorspecifikke rammer, suppleret med kilder på havområdet eller på EU-plan såsom EMODnet, Copernicus-havtjenesten og det europæiske havatlas.

I de fleste tilfælde tilrettelægger myndighederne anvendelsen af data gennem særlige nationale processer eller platforme, der samler input fra forskellige kompetente myndigheder og overvågningssystemer.

Den strategiske miljøvurdering fungerer almindeligvis som den primære mekanisme til tilrettelæggelse og validering af miljødata, som derefter integreres i de fysiske planer for det maritime rum. Grundlæggende miljøkrav, belastningsanalyser og kumulative konsekvensanalyser er typisk baseret på overvågningsdata fra havstrategirammedirektivet, den fælles Natura 2000-database, national havbundskortlægning, fiskeri- og skibsfartsdatasæt samt sektorspecifikke oplysninger (f.eks. vedrørende offshoreenergi, havne og kabler). Flere medlemsstater trækker specifikt på deskriptorer, indikatorer og vurderingscyklusser i havstrategirammedirektivet, som udgør grundlaget på miljømæssigt plan for, hvordan data anvendes i deres fysiske planer for det maritime rum, mens andre trækker mere indirekte på disse som kontekstuel dokumentation til at bistå med udviklingen af fysiske planer for det maritime rum og godkende beslutninger.

Mange medlemsstater har investeret i nationale eller regionale havdatainfrastrukturer til støtte for den maritime fysiske planlægning. Eksempler på en sådan infrastruktur omfatter havgeoportaler, fælles GIS-platforme og beslutningsstøtteværktøjer, der muliggør geografisk overlejring af anvendelser, begrænsninger og miljøfølsomheder. I nogle tilfælde er disse systemer udformet til at støtte ikke blot udarbejdelsen af fysiske planer for det maritime rum, men også strategiske miljøvurderinger, passende vurderinger og efterfølgende tilladelser på projektniveau, hvilket forbedrer sammenhængen på tværs af planlægnings- og tilladelsesfaserne.

Samtidig ses der betydelige forskelle i dataenes sammenlignelighed og i den operationelle anvendelse af data mellem medlemsstaterne, hvilket afspejler forskelle i datatilgængelighed og teknisk kapacitet. I flere tilfælde anerkendes databegrænsninger udtrykkeligt i de fysiske planer for det maritime rum eller strategiske miljøvurderinger, navnlig i forbindelse med økosystemtjenester, kumulative belastninger, virkninger af klimaændringer og socioøkonomiske interaktioner. Hvis der er datamangler, anvendes almindeligvis forsigtighedstilgange til de fysiske planer for det maritime rum, detaljerede analyser til efterfølgende planlægningscyklusser udsættes, eller man baserer sig på vurderinger på projektniveau for at forbedre dokumentationen.

| Eksempler på god praksis: |
| --- |

- Spanien anvender INFOMAR-platformen til at harmonisere datasæt og tilladelseskriterier for den maritime fysiske planlægning, havstrategirammedirektivet og kystforvaltningsmyndighederne, hvilket letter den operationelle tilpasning på tværs af politikområder.
- Navnlig medlemsstaterne ved Østersøen og Nordsøen gør systematisk brug af regionale datasæt og værktøjer, der er udviklet under HELCOM–VASAB, OSPAR og EU-finansierede projekter om maritim fysisk planlægning.

### *2.2.7. Samarbejde mellem medlemsstaterne og på havområdeniveau*

Samarbejdet mellem medlemsstaterne om maritim fysisk planlægning er blevet yderligere styrket i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, litra f), og artikel 11 i direktivet om maritim fysisk planlægning. Samarbejde er et standardelement i de maritime fysiske planlægningsprocesser, navnlig i fælles havområder, og det er forankret gennem en kombination af formelle procedurer, regionale rammer og projektbaseret samarbejde. Graden og typen af samarbejde samt dets praktiske indflydelse på planlægningsresultater varierer imidlertid betydeligt mellem havområder og lande.

De fleste medlemsstater har indført mekanismer til at høre, koordinere og udveksle oplysninger med nabolandene. Disse tager typisk form af høringer om strategiske miljøvurderinger og fysiske planer for det maritime rum, bilaterale møder og deltagelse i regionale havområdestrukturer. Grænseoverskridende høringer inden for rammerne af den strategiske miljøvurdering er fortsat den mest systematiske og juridisk holdbare kanal til samarbejde, der sikrer hurtig varsling, udveksling af dokumentation og hensyntagen til grænseoverskridende miljøvirkninger. I flere tilfælde har disse processer bidraget til bedre at afstemme evidensgrundlag, miljøvurderinger og planlægningsantagelser mellem landene.

Ud over formelle høringer tilrettelægges samarbejdet ofte gennem eksisterende regionale forvaltningsrammer, såsom HELCOM–VASAB MSP-arbejdsgruppen i Østersøen, OSPAR-relaterede strukturer og Greater North Sea Basin Initiative i det nordøstlige Atlanterhav, samt gennem koordineret gennemførelse af protokollen om integreret kystzoneforvaltning til Barcelonakonventionen. Disse rammer udgør fælles principper, vejledning og fora for dialog, som igen bidrager til at tilpasse planlægningsmetoder, navnlig med hensyn til miljømål, skibsfart og offshoreenergi. Desuden spiller EU-finansierede projekter og platforme en komplementær rolle ved at facilitere fælles undersøgelser, fælles metoder og pilotapplikationer, navnlig med hensyn til kumulative konsekvensvurderinger, økosystembaserede tilgange og grænseoverskridende dataanvendelse[28].

Eksempel på god praksis:

[28] EU har gennem årene ydet betydelig finansiel støtte til udviklingen af samarbejde mellem flere lande inden for maritim fysisk planlægning. Interreg Baltic Sea-programmet har f.eks. støttet samarbejdsprojekter inden for området i over 20 år. Andre Interreg-programmer har også ydet finansiel støtte, herunder Interreg South Baltic-programmet (f.eks. SEAPLANSPACE-projektet) og Interreg North Sea-programmet (f.eks. NORSAIC-projektet).

**Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI)** – der blev iværksat i 2023 af Nederlandene og Frankrig, bringer ni lande, der grænser op til Nordsøen (BE, DK, FR, DE, IE, NL, NO, SE, UK), sammen. Formålet er at forbedre sammenhængen mellem den maritime fysiske planlægning og havforvaltning i hele området ved at tilpasse prioriteterne inden for områder som offshoreenergi, fiskeri/akvakultur, skibsfart og naturbeskyttelse samt ved at støtte en økosystembaseret og grænseoverskridende tilgang til at optimere anvendelsen af fælles farvande. Sammen med eksisterende fora såsom North Seas Energy Cooperation (NSEC) og Oslokonventionen samt Pariskonventionen om beskyttelse af havmiljøet i det nordøstlige Atlanterhav (OSPAR) styrker det koordineringen mellem ministre, myndigheder og interessenter og fremmer udveksling af data og viden. Seks frivillige tekniske arbejdsgange (forvaltning, multianvendelse/samanvendelse, naturbeskyttelse, kumulative påvirkninger, langsigtede fiskeriperspektiver og videndeling) udgør en struktureret ramme for at håndtere kumulative belastninger og opretholde økologiske grænser.

I praksis har samarbejdet mellem medlemsstaterne og på havområdeniveau fortsat forskellig indvirkning på specifikke beslutninger om fysisk planlægning. Selv om man har set, at nogle medlemsstater har tilpasset sig hinanden med hensyn til valg af zoneinddeling, korridorer eller miljøbeskyttelsesforanstaltninger, tjener samarbejdet i mange tilfælde hovedsagelig til at støtte den gensidige bevidsthed og udveksling af oplysninger frem for at levere fælles eller koordinerede planlægningsresultater. Forskelle i planlægningscyklusser, de fysiske planer for det maritime rums retlige status, administrative beføjelser og nationale prioriteter er fortsat hindringer for en dybere integration.

### *2.2.8. Samarbejde med tredjelande*

De fleste medlemsstater samarbejder med tredjelande, navnlig når der er tvingende årsager hertil, såsom fælles havområder, migrerende økosystemer eller grænseoverskridende maritime aktiviteter. I praksis foregår et sådant samarbejde hovedsageligt gennem eksisterende strukturer som f.eks. regionale havkonventioner, internationale organisationer og EU-projekter[29] snarere end gennem formelle bilaterale aftaler om maritim fysisk planlægning. Medlemsstater, der deler søgrænse med ikke-EU-lande i Østersøen, Middelhavet, Sortehavet og det nordøstlige Atlanterhav, rapporterer om mere systematisk bilateralt samarbejde. I nogle havområder har den geopolitiske udvikling påvirket kontinuiteten og omfanget af det regionale og bilaterale samarbejde.

Samarbejde med tredjelande blev vurderet til at være mest udviklet på strategiudformnings- og informationsudvekslingsområdet. Medlemsstaterne deltager almindeligvis i regionale platforme og tekniske fora med henblik på udveksling af data, tilpasning af miljømål og drøftelse af sektorudviklingen, navnlig i relation til miljøbeskyttelse, søfartssikkerhed, fiskeri og akvakultur samt nye anvendelser såsom vedvarende offshoreenergi. Disse samspil bidrager til at øge bevidstheden og forbedre den gensidige forståelse, men fører kun sjældent til

[29] Flere igangværende EU-finansierede projekter om fysiske planer for det maritime rum involverer lande uden for EU (f.eks. MEDIGREEN og NESBp). Interreg-programmer, hvor tredjelande inddrages på lige fod med medlemsstaterne, giver også en særlig mulighed for at udvikle samarbejde om maritim fysisk planlægning med tredjelande, og der findes flere eksempler på sådanne projekter i Interreg Black Sea-programmet, Interreg ADRION-programmet (der dækker Adriaterhavet og Det Joniske Hav) og i Middelhavet.

koordinerede eller fælles aftalte løsninger for fysisk planlægning. I flere tilfælde var EU-finansierede projekter eller regionale initiativer med en fastsat tidsramme årsagen til samarbejdet, hvilket førte til fragmenterede resultater eller ophør af samarbejdet, når projektfinansieringen ophørte.

Der er dokumentation for, at samarbejde med tredjelande er mere effektivt, når det er indlejret i veletablerede regionale strukturer, og når det er knyttet til miljøforpligtelser i henhold til internationale konventioner. Systematiske mekanismer til at omsætte et sådant samarbejde til konkrete bestemmelser om maritim fysisk planlægning eller koordinerede planlægningsforanstaltninger er dog fortsat begrænsede. Overordnet set er der gjort fremskridt med hensyn til at opretholde dialogen og udveksle oplysninger. En stadig udfordring for fremtidige planlægningscyklusser er imidlertid medlemsstaternes evne til i endnu højere grad og mere konsekvent at integrere tredjelandshensyn i gennemførelsen af den maritime fysiske planlægning.

### 2.3. Udfordringer i forbindelse med gennemførelsen

Erfaringer fra gennemførelsen af maritim fysisk planlægning, der er gjort siden sidste rapporteringskrav, har vist, at maritim fysisk planlægning nu er et centralt og veletableret element i EU's havforvaltning. Den fungerer i stigende grad som en referenceramme for tilrettelæggelse af forskellige anvendelser af havområder og for at støtte politikkoordinering på nationalt plan og på havområdeniveau. Samtidig er der en række områder, hvor den maritime fysiske planlægnings rolle kan styrkes yderligere for at imødekomme udviklingen i politiske målsætninger og den stigende efterspørgsel efter havområder.

Den første udfordring vedrører tværsektoriel koordinering på tværs af forskellige forvaltningsniveauer. Maritim fysisk planlægning udgør allerede en fælles fysisk ramme, inden for hvilken der tages hensyn til miljømæssige, økonomiske og sociale mål. Det øgede samspil mellem politikkerne for energi, miljø, fiskeri, akvakultur, transport, sikkerhed og klimatilpasning betyder imidlertid, at der er stigende forventninger til, at maritim fysisk planlægning skal fremme sammenhængen ikke blot mellem sektorer, men også mellem nationale, regionale og lokale myndigheder. I mange medlemsstater er ansvaret for gennemførelsen af den maritime fysiske planlægning fordelt på forskellige forvaltningsniveauer, hvilket gør moderniseringsprocesserne mere komplekse. Selv om der i de fleste tilfælde er indført koordineringsmekanismer, varierer deres effektivitet, og erfaringerne med gennemførelsen tyder på, at der er mulighed for yderligere at styrke den maritime fysiske planlægnings rolle som en stabil koordinerende søjle, der forbinder sektorpolitikker, strategier, mål og gennemførelsesinstrumenter på tværs af forvaltningsniveauer. Desuden øger den stigende efterspørgsel efter områder behovet for, at sektorerne arbejder i overlappende eller tilstødende områder, og dermed behovet for, at planlægningen fra starten tager udgangspunkt i en tilgang med indbygget multianvendelse og sker i tæt samarbejde med interessenterne.

En anden udfordring vedrører den regionale og havområdemæssige dimension af den maritime fysiske planlægning. Samarbejde på havområdeniveau er blevet et standardelement i de maritime fysiske planlægningsprocesser støttet af regionale konventioner, EU-finansierede projekter og etablerede samarbejdsplatforme. Ikke desto mindre kan geopolitiske overvejelser, forskelle i planlægningscyklusser, nationale mandater og gennemførelsestilgange potentielt begrænse, i hvilken grad regionale mål systematisk afspejles i resultaterne af den fysiske plan

for det maritime rum. En styrkelse af de regionale tilgange kan bidrage til at opnå større sammenhæng i den måde, hvorpå fælles belastninger, kumulative virkninger og grænseoverskridende infrastrukturbehov håndteres, samtidig med at nationale kompetencer respekteres.

En yderligere udfordring vedrører betydningen af at gøre instrumenterne mere sammenhængende med miljøpolitikker, navnlig med havstrategirammedirektivet og beslægtede krav og rammer vedrørende naturbeskyttelse og naturgenopretning samt med målene for tilpasning til klimaændringer. De maritime fysiske planlægningsprocesser er godt afstemt med disse politikker ud fra et proceduremæssigt perspektiv, navnlig gennem strategiske miljøvurderinger og datadeling. Med politiske mål, der i stigende grad har fokus på økosystemernes tilstand, modstandsdygtighed og genopretning samt deres tilpasning til klimaændringer, er der imidlertid mulighed for yderligere at præcisere den maritime fysiske planlægning for at sikre, at den understøtter omsætningen af disse mål til fysiske planlægningsvalg. Præcisering af den maritime fysiske planlægning kan bl.a. ske ved i højere grad at tage hensyn til samspillet mellem land og hav, kystområders sårbarhed og konsekvenser for de fysiske forhold som følge af klimabetingede ændringer samt ved at fastholde støtten til en bæredygtig udvikling af sektorerne i den blå økonomi.

En anden ny udfordring vedrører tilrettelæggelsen og anvendelsen af data og viden. Der er gjort betydelige fremskridt med at udvikle havdatainfrastruktur og beslutningsstøtteværktøjer til maritim fysisk planlægning, der ofte bygger på initiativer på EU-plan og regionalt samarbejde. Efterhånden som den maritime fysiske planlægning udvikler sig, er der stigende interesse for at styrke sammenhængen med havobservations- og overvågningssystemer med henblik på at støtte tilpasningsmæssig planlægning, forbedre forståelsen af kumulative virkninger og styrke evidensgrundlaget for beslutningstagning på tværs af politikområder.

Endelig tyder det stigende antal EU-initiativer vedrørende havområder på, at der er behov for større sammenhæng og forenkling på tværs af det politiske landskab. Maritim fysisk planlægning forventes i stigende grad at fungere i grænsefladen mellem flere sektorer, strategier, planer og rapporteringskrav. Selv om dette afspejler dens potentiale som en integrerende kraft, understreger det også, hvor vigtigt det er for maritim fysisk planlægning at strømline snarere end at øge den eksisterende forvaltningskompleksitet. Yderligere tilpasning af mål, tidsplaner og informationsstrømme på tværs af politikker kan øge effektiviteten af den maritime fysiske planlægning som et centralt planlægnings- og koordineringsinstrument.

Overordnet set tyder de ovenfor beskrevne udfordringer på muligheder for at bygge videre på det solide grundlag, der er fastlagt i direktivet om maritim fysisk planlægning. Erfaringerne fra flere på hinanden følgende planlægningscyklusser giver et solidt grundlag for at overveje, hvordan maritim fysisk planlægning kan styrkes yderligere som en central søjle i EU's havforvaltning, herunder i forbindelse med den kommende revision af direktivet om maritim fysisk planlægning og udviklingen af den fremtidige havlov som bebudet i havpagten, der blev vedtaget i juni 2025[30].

[30] COM(2025) 281. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_en.

## 3. VEJEN FREM

Siden vedtagelsen af direktivet om maritim fysisk planlægning har den politiske og retlige ramme for EU's havområder gennemgået en betydelig udvikling. Maritim fysisk planlægning fungerer nu i en kontekst, hvor tempoet i udbredelsen af vedvarende offshoreenergi stiger, miljøbeskyttelses- og genopretningsmålene styrkes, sikkerheds- og modstandsdygtighedshensyn bliver mere centrale, og der er en stigende forventning om integreret havforvaltning. Denne udvikling understreger den strategiske relevans af maritim fysisk planlægning som et centralt koordineringsinstrument, samtidig med at dens begrænsninger både i forhold til udformning og gennemførelse bliver tydelige.

Maritim fysisk planlægning er bredt anerkendt som et af de få instrumenter, der kan forbinde sektorpolitikker, miljømål og geografisk beslutningstagning på tværs af maritime områder. Samtidig har erfaringerne fra gennemførelse af maritim fysisk planlægning understreget, at der foreligger strukturelle udfordringer. Disse omfatter inkonsekvent fortolkning af centrale begreber såsom den økosystembaserede tilgang, varierende behandling af samspillet mellem land og hav, forskellig hensyntagen til interessenter på havområdet, fragmenterede tilgange til data og overvågning samt begrænset kapacitet til at koordinere planlægningsresultater på tværs af grænser og med tredjelande.

I den forbindelse er der bebudet en kommende havlov som led i den europæiske havpagt, der fastlægger fælles EU-rammebestemmelser for beskyttelse af havenes tilstand og bæredygtig udvikling af den blå økonomi. Havloven er tænkt som et flagskibsinitiativ for havforvaltning, der vil bygge videre på revisionen af direktivet om maritim fysisk planlægning. Loven vil tage sigte på at styrke og modernisere den maritime fysiske planlægning som et strategisk redskab, der vil bidrage til prioriteterne i havpagten og gennemførelsen heraf, gennem øget tværsektoriel koordinering på nationalt plan og gennem en mere veltilrettelagt havområdetilgang. Resultaterne af denne gennemførelsesrapport vil udgøre et rettidigt evidensgrundlag, der kan danne grundlag for revisionen af direktiv 2014/89/EU og udviklingen af den fremtidige havlov.

Afslutningsvis viser denne rapport, at den maritime fysiske planlægning i EU er gået ind i en ny modenhedsfase, samtidig med at der er nogle vedvarende udfordringer. Mange medlemsstater befinder sig nu i deres anden eller tredje planlægningscyklus og fokuserer i stigende grad på at revidere og foretage målrettede ajourføringer af de fysiske planer for det maritime rum og på at følge op på deres gennemførelse. Dette åbner op for muligheden for at bevæge sig i retning af en mere inklusiv, holistisk og målrettet planlægning med klarere regler for beslutningstagning, stærkere sammenhæng mellem overvågning og forvaltning, der er let at tilpasse, samt forbedret sammenhæng på tværs af politikker og havområder.