

Overvågningen af svovlemissioner fra skibsfarten skal tilbage på Finansloven

Organisationerne Danske Maritime, Rådet for Grøn Omstilling og Dansk Miljøteknologi henvender os til dig med en opfordring til politisk handling for at fortsætte finansieringen af overvågningen af svovlforureningen fra skibe i farvandene omkring Danmark, da bevillingen - og derved overvågningen - stopper med udgangen af 2022.

Som brancheforeninger for hhv. den danske maritime industri, miljøteknologileverandører samt miljøorganisation med fokus på luftforurening er vi helt uforstående overfor, at overvågningen stopper. Kombinationen af høje brændstofpriser og ingen overvågning på havet vil efter vores vurdering føre til flere overskridelser af svovlkravene.

Luftforureningen med svovldioxid er et alvorligt problem for folkesundheden, naturen og en række historiske bygningsværker. Svovldioxid er i sig selv en giftig gas, der også danner skadelige partikler og bidrager til syrerregn.

Danmark er en stor Søfartsnation med betydelig maritim industri og vores organisationer er optaget af at reglerne om begrænsning af svovl bliver overholdt og håndhævet, således at rederier der forsøger at snyde på deres vej gennem de danske farvande, bliver stillet til ansvar. Dette kan kun gøres med effektiv overvågning til søs, og med striks håndhævelse der kan mærkes. Hvis det er risikofrit at sejle gennem de danske farvande på billigt svovlholdigt brændstof, bliver de danske rederier stillet dårligere konkurrencemæssigt. Ud over konkurrenceevnen bliver miljøet den store taber.

Data viser, at der er tiltagende snyd og derved mere end nogensinde før, er behov for overvågningen. Samtidig har både danske industrivirksomheder og den danske stat bidraget til at udvikle unikke teknologier til overvågningen til søs af netop dette problem, som har vist sig særdeles effektive. Udviklingen af danske miljøteknologier bidrager væsentligt til eksporten, og al erfaring viser desuden, at hjemmemarkedet er vigtigt for at kunne fastholde eksporten. Derfor er det en vindersag for miljøet, konkurrenceevnen og eksporten at fortsætte overvågningen i de danske farvande.

Vi håber derfor, at du i forhandlingen af finansloven for 2023 vil sikre, at der fortsat vil være finansiering til dette vigtige indsatsområde.

Baggrund

I farvandene omkring Danmark må skibenes brændstof maksimalt indeholde 0,1 pct. svovl, hvilket er 5 gange mindre end det globale krav. Den lavere grænse i farvandene omkring Danmark betyder i praksis, at skibe enten skal have installeret et røgrensningssystem, en såkaldt scrubber,

eller sejle på brændstof med et lavt svovlindhold (lavsvovlolie). Alle skibe har mulighed for at sejle på både højsvovlolie og lavsvovlolie og kan derfor skifte over afhængig af markedsprisen på olie, og hvilket brændstof der er bedst økonomisk.

På grund af den nuværende energikrise er der kommet et historisk højt prisspænd mellem den billige højsvovlolie og lavsvovlolie. Dette prisspænd øger incitamentet til at vælge den billige, men svovlholdige olie til skade for miljøet.

Drift af en scrubber medfører samtidig omkostninger mens der sejles. Derfor er der et stort incitament til at slå den fra og sejle videre på HFO (Heavy Fuel Oil), selv om skibet har en scrubber installeret – særligt hvis chancen for at blive opdaget er minimal, da der er mange millioner at spare på brændstof på bare en enkelt tur.

Med finanslovsaftalen fra 2019¹ mellem regeringen og Dansk Folkeparti var der enighed om "at prioritere en effektiv håndhævelse af svovlreglerne ved at overvåge og kontrollere skibes udledninger af svovl i danske farvande, således at der sikres en øget overholdelse af kravene herfor". Der blev afsat 3 mio. kr. årligt fra 2019-2022. Aftalen kom i stand som en del af den såkaldte klima- og luftpakke som folketinget vedtog i 2018.

I det nuværende udkast til finanslov for 2023 er finansiering til overvågningen ikke blevet forlænget, hvilket er blevet bekræftet af Miljøstyrelsen. Overvågningen stopper altså ved årsskiftet, hvis ikke der bliver ændret ved det nuværende udkast, hvilket er en dårlig nyhed for miljøet.

Overvågningen i praksis

I de seneste 4 år har en dansk virksomhed stået for overvågningen, af at skibe overholder svovlkravet. Virksomheden har udviklet en teknologi, hvor en helikopter med en såkaldt "sniffer" flyver ind i skibets røgfane og måler svovlindholdet i røggassen. Hvis målingen indikerer en overskridelse af svovlkravet, gives der besked til den nærmeste havn, hvor skibet skal lægge til mhp. udtagelse af en olieprøve og/eller en udskrift af skibets emissionsdata for at vise, om brændstoffet overholder svovlkravene. Ud over helikopterovervågningen har der siddet en sniffer under Storebæltsbroen. Denne sniffer er for nyligt taget ned.

Hvert år udtager Søfartsstyrelsen ca. 150 olieprøver, som stikprøver fra skibe der går i havn i Danmark. Disse olieprøver undgår skibe på transit gennem de danske farvande, og derfor er overvågningen på åbent hav et særdeles vigtigt supplement. Der er i 2022 indtil videre udført ca. 600 målinger, og der er sket overskridelser af svovlkravet i 3,7 % af tilfældene. Flere af disse overskridelser er i den grove ende. Fra 2021 til 2022 er der sket en væsentlig stigning i antallet af målte overskridelser, hvilket siger alt om behovet for handling og fortsat overvågning.

Magasinet Søfart har for nyligt skrevet to artikler om emnet, som du kan læse via nedenstående link.

¹ https://fm.dk/media/13530/Aftaleromfinanslovenfor2019_web.pdf

København den 14. december 2022

https://www.soefart.dk/article/view/881330/danmark_nedlaegger_kontrollen_med_skibenes_forurening_til_sos

https://www.soefart.dk/article/view/883023/gar_til_ministeriet_nedlagt_miljokontrol_giver_sejren_til_th_e_bad_guys

Du er velkommen til at kontakte os for yderligere informationer, og vi stiller gerne op til en uddybende drøftelse.

Med venlig hilsen

Kirsten Brosbøl
Forperson



Valdemar Ehlers
Teknisk Chef



Kåre Press-Kristensen
Senior Advisor

