

København den 24. september 2024

Til Miljøministeriet

e-mail: mim@mim.dk

cc.: tanjl@mim.dk; ju-ems@mim.dk

Høringsvar vedr. lovforslag om ændring af havmiljøloven j. nr. 2023-5044

Tak for muligheden for at afgive høringssvar på lovforslaget om forbud mod udledning af vand fra røggasrensesystemer på skibe m.m. Dansk Miljøteknologi hilser lovforslaget velkomment, og vi er helt overordnet enige i forslagets hensigt om at begrænse tilledning af miljøfarlige stoffer til havet. Vi er dog uforstående over for måden, forbuddet ønskes gennemført på, særligt herunder forbuddet mod de lukkede scrubbere.

I stedet for et forbud mener vi, at der bør fastsættes en lav grænseværdi for udledningen af den sidste mængde spildevand (bleed-off), så forslaget flugter med princippet om teknologineutralitet. Forslaget vurderes herudover at medføre øget luftforurening og en større udledning af CO₂. Sidst, men ikke mindst, er vi bekymrede for det allerede adresserede problem med manglende kontrol og håndhævelse af, om reglerne overholdes – særligt for skibe på gennemsejling.

Fastsæt en lav grænseværdi for udledning af spildevand fra de lukkede scrubbere

Vi kan kun bifalde, at det nu bliver ulovligt at anvende åbne scrubbere uden nogen form for rensning indtil 22 km fra de danske kyster. Vi har dog svært ved at se fornuften i også at forbyde de lukkede scrubbere, hvor der kun udledes en lille mængde spildevand. I stedet for et forbud bør der fastsættes en lav grænseværdi for indholdsstofferne af bleed-off spildevandet. En lav grænseværdi vil samtidig motivere teknologivirksomhederne til at udvikle endnu mere effektive renseteknologier. Op til at IMO's skærpede svovlkrav trådte i kraft i 2020, har danske teknologivirksomheder investeret væsentlige millionbeløb i at udvikle løsninger til røggasrensning og overvågning. Flere af disse løsninger er støttet gennem Miljøministeriets eget udviklingsprogram MUDP.

Når der vedtages ny lovgivning i Danmark, har vi normalt det mantra, at opnåelsen af målet skal være teknologineutralt. Det vil sige, at virksomhederne har frit teknologivalg i forhold til, hvordan de vil leve op til disse mål. Derfor mener vi, at høje udlederkrav for de miljøfremmede stoffer og tungmetaller er vejen at gå. En lukket scrubber udleder 100-200 gange mindre spildevand end en åben scrubber. Slammet fra rensprocessen opsamles og afleveres i havn. Som det foreslås i lovforslaget, foreligger der også den mulighed, at skibene kan opbevare bleed-off spildevandet ombord og aflevere det i havn til viderebehandling. Som nævnt mener vi, at rederierne skal have frit valg af teknologi - om de ønsker at rense spildevandet yderligere om bord eller opbevare det. I nogle tilfælde kan det være en udfordring at finde plads på et i forvejen kompakt skibsdesign, hvorfor yderligere rensning til nærmere fastsatte grænseværdier vil være at foretrække inden udledning til havet.

For at sikre, at skibe kan skille sig af med det opsamlede slam og evt. spildevand, er det særligt vigtigt, at der for alle væsentlige danske havne etableres modtagelsesfaciliteter, så slam og spildevand kan

renses på stedet eller sendes videre til specialrensning. Da slammet og spildevandet fra røggasrensningen er affald der er dannet ombord, som en del af skibets primære drift forventer vi, at dette er undtaget fra Basel Konventionens regler om transport af farligt affald over grænser - TransFrontier Shipment of Waste.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at bleed-off-vandet er en stærk syre. Dette mener vi ikke er korrekt, idet den delmængde af cirkulationsvandet, som skal opfange svovlen, som minimum skal have en neutral pH-værdi for at virke.

Forbuddet vil medføre mere luftforurening og øget raffinering af råolie

Lavsvovlolie indeholder rigtigt nok ned mod 0,1 % svovl, men der udledes stadig store mængder partikler og andre luftforurenende stoffer ved forbrænding i skibenes motorer. Scrubberteknologien bringer luftforureningen på væskeform, - hvor den kan håndteres efterfølgende. En effektiv scrubber er i stand til at vaske 98 % af svovlen ud af udstødningen, som ender i et lukket system. Tidligere svovlovervågningsdata viser, at introduktionen af scrubberne betød, at mange skibe udleder mindre end 0.1% svovl, fordi scrubberne ofte vasker mere svovl ud, end loven kræver. Denne gevinst vil gå tabt ved skiftet lavsvovlolie. Nogle scrubbersystemer fjerner desuden partikler og black carbon. Med et forbud mod de lukkede scrubber gør vi således luften og klimaet en bjørnetjeneste pga. et ensidigt fokus på udledning af en lille mængde spildevand.

Forslaget vil medføre øget raffinering af olie, da skibene de facto ikke længere kan anvende HFO indenfor 22 km grænsen. Olieraffinering bidrager årligt med ca. 1 mio. tons CO₂-ækvivalenter, svarende til ca. 2 % af Danmarks samlede klimagasudledninger. På raffinaderierne forarbejdes råolien via en række processer, der bl.a. kræver opvarmning til høje temperaturer. Energiforbruget til raffinering dækkes hovedsageligt af raffinaderigas, som er et oliebyprodukt. Olieraffinering skaber desuden olieholdigt spildevand, som herefter skal håndteres og renses inden udledning til havet. Problemet med spildevand forsvinder således ikke ved at anvende lavsvovlolie, da der alt andet lige vil være en restfraktion, som skal håndteres på land.

I høringsmaterialet savner vi at problemet med øget luftforurening og udledning af klimagasser som konsekvens af scrubberforbuddet bliver adresseret og vurderet. De lukkede scrubber mener vi er nøglen til at tilgodese både havmiljøet, luften og klimaet. Derfor ærgrer det os at de forbydes fra 2029 med de foreslåede restriktioner.

Genindfør svovlovervågningen til søs for at håndhæve reglerne

Af lovbemærkningerne fremgår det, at reglerne om uskadelig passage forhindrer, at tilsynsmyndighederne kan stoppe et udenlandsk skib, der sejler gennem dansk farvand. Tilsynsmyndigheden vil derfor kun kunne foretage fysisk inspektion af udenlandske skibe, hvis de går i en dansk havn.

Den manglende mulighed for håndhævelse af reglerne for skibe på gennemfart mener vi er et stort problem for at sikre, at reglerne faktisk efterleves – herunder tilliden til, at den nye lovgivning faktisk virker. Vi vil derfor opfordre til at genindføre svovlovervågningen til søs ved anvendelse af såkaldte "sniffere". I årene 2019-2022 var der på finansloven afsat 12 mio. kr. (3 mio. kr. årligt) til "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 hertil". Overvågningen var

særdeles effektiv med en beviselig præventiv effekt og bestod af en sniffer under Storebæltsbroen og stikprøvekontroller med helikopter.

Hvis sniffermålingen indikerer en overskridelse af svovlkravet, kan der gives besked til den nærmeste havn, hvor skibet skal lægge til med henblik på udtagelse af en olieprøve og/eller en udskrift af skibets emissionsdata for at vise, om brændstoffet overholder svovlkravene. På den måde er det faktisk muligt at foretage en effektiv håndhævelse af de nye regler uden at forstyrre skibe i uskadelig passage.

I 2022 blev der udført ca. 600 sniffermålinger til søs, som viste overskridelser af svovlkravet i 3,7 % af tilfældene. Flere af disse overskridelser var i den grove ende. Fra 2021 til 2022 skete der en væsentlig stigning i antallet af målte overskridelser. Med de foreslåede regler vurderer, vi at incitamentet til at snyde med reglerne stiger yderligere, idet skibe der hidtil har kunne sejle gennem danske farvande med en velfungerende scrubber, ikke længere har den mulighed.

Afsluttende bemærkninger

I Dansk Miljøteknologi er vi optaget af, at vi udnytter de teknologiske muligheder for at skabe et bedre miljø og klima. Vi mener at lovforslaget går i den gale retning, da hensigten med at løse problemet med udledning af miljøfarlige stoffer til havet sker på bekostning af, at der kommer øget luftforurening og større udledning af CO₂. Danmark er førende indenfor udvikling af scrubberteknologi og spildevandsrensning. Giv det maritime erhverv frihed til at vælge teknologi og stil i stedet øgede udlederkrav til spildevandet fra de lukkede scrubbere. På land har vi flere industrielle renseanlæg som er i stand til at håndtere slammet og spildevandet fra scrubberne. Industrien er klar til at imødekomme endnu strammere udlederkrav, så påvirkningen af havet bliver minimal.

Ny og forbedret miljø- og klimalovgivning spiller en vigtig rolle som driver for teknologiudviklingen og muligheden for, at danske grønne virksomheder kan bruge hjemmemarkedet som udstillingsvindue for deres løsninger. Lad os udnytte disse muligheder i stedet for at begrænse dem med et ensidigt fokus.

Med venlig hilsen



Erik Christiansen
Miljøpolitisk konsulent, Dansk Miljøteknologi