

Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af spørgsmål nr. 738 (MOF alm. del) stillet 15. Maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 738

”Hvordan vil ministeren fremover sikre overholdelse af udledningskravene for svovl i den danske del af SECA-zonen?”

Svar

Effektiv kontrol og håndhævelse af svovlreglerne i hele SECA-zonen er et fokusområde for regeringen, og det har det været, siden reglerne trådte i kraft.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som oplyser følgende:

”Den danske kontrol med svovlreglerne består dels af kontrol af skibe i havn, dels af overvågning af skibenes svovludledninger fra luften. Kontrollen i havn udføres af Søfartsstyrelsen på vegne af Miljøstyrelsen. Hvert år udføres der svovlkontrol på cirka 400 skibe, hvor Søfartsstyrelsens skibsinspektører kontrollerer, om skibene har den lovpligtige dokumentation for, at de overholder svovlreglerne. På et vist antal af de kontrollerede skibe udtages desuden en olieprøve til analyse af svovlindholdet i skibets brændstof. I henhold til EU's svovldirektiv er Danmark forpligtet til at tage omkring 100 olieprøver fra skibe om året. I 2015 og 2016 har Danmark dog taget 150 olieprøver som led i den prioriterede indsats for en styrket kontrol og håndhævelse af svovlreglerne.

Indtil ultimo maj 2017 har Miljøstyrelsen meldt 17 tilfælde af overtrædelse af svovlreglerne til politiet på baggrund af olieprøver med for højt svovlindhold. Det har foreløbigt resulteret i to bøder på hhv. 375.000 kr. og 30.000 kr., og flere bøder forventes at være på vej. Bødeniveauerne afspejler forskelle i overtrædelsernes størrelse og karakter.

Samarbejdet mellem de myndigheder, som bidrager til håndhævelse af svovlreglerne, koordineres effektivt i en task force nedsat af Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen i 2015 med ad hoc-deltagelse af Rigsadvokaten og Værnsfælles Forsvarskommando.

Som en yderligere styrkelse af svovlkontrollen har Miljøstyrelsen siden juni 2015 etableret overvågning fra luften af skibenes svovludledninger i dansk farvande. Overvågningen sker ved hjælp af en såkaldt ”sniffer” installeret under Storebæltsbroen. Snifferen kan fra luften analysere, om skibene udleder for meget svovl. Desuden har små fly med sniffere påmonteret overvåget de danske farvande i perioden juni 2015 til udgangen af 2016. Resultaterne fra sniffermålingerne bruges til at målrette svovlkontrollen med skibe i havn, både i danske og i udenlandske havne. Miljøstyrelsen forventer at genoptage den mobile snifferovervågning i anden halvdel af 2017 efter gennemførelse af EU-udbud af opgaven. Finansieringen af den ekstra indsats med sniffermålinger udløber som udgangspunkt ved udgangen af 2017.

De danske myndigheder har siden starten af 2015 påtaget sig en ledende rolle i relevante internationale fora, herunder EU og HELCOM, for at bidrage til en effektiv håndhævelse i hele SECAområdet.”

Det er regeringens ambition, at effektiv kontrol og håndhævelse af svovlreglerne også fremover skal være en prioritet for Danmark.

Esben Lunde Larsen / Claus Torp

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 739 (MOF alm. del) stillet 15. maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 739

"Hvordan vil ministeren i den fortsatte indsats sikre en høj kvalitet af måledata, jf. konklusionerne om høj kvalitetsstandard i det såkaldte CompmoN-samarbejde?"

Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som oplyser følgende:

"Indsatsen for at udvikle måleudstyr af høj kvalitet til kontrol af svovlreglerne drives i høj grad af de virksomheder, der udvikler de nye løsninger. Fra regeringens side understøttes dette arbejde blandt andet gennem det miljøteknologiske udviklings- og demonstrationsprogram (MUDP) og ved at afsætte midler til overvågning af skibes emissioner.

Miljøstyrelsen arbejder fortsat tæt sammen med de lande, der deltog i CompMon-projektet, om at understøtte den videre udvikling af "sniffer"-teknologi, bl.a. ved at udveksle erfaringer om "best practice" og sikre ensartede krav til rapportering mv."

Esben Lunde Larsen / Claus Torp

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 740 (MOF alm. del) stillet 15. maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 740

"Vil regeringen redegøre for de samlede samfundsøkonomiske omkostninger i København afledt af luftforurening fra skibstrafik, og vil ministeren give en status på, hvor mange for tidlige dødsfald, tabt arbejdsfortjente, hospitalsindlæggelser og øvrige sundhedsskader i Danmark, der kan relateres til skibstrafikken?"

Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der oplyser følgende:

"I forhold til størrelsesordenen af de samfundsøkonomiske konsekvenser af luftforurening fra skibsfart i Danmark udgav Det Miljøøkonomiske Råd i marts 2016 en analyse af reguleringen af luftforurening med særligt fokus på afledte helbredseffekter. I denne analyse blev opgjort en samlet samfundsøkonomisk omkostning for luftforurening fra udenlandske kilder på ca. 32 mia. kr. Desuden fremgår det af analysen, at bidraget fra international skibsfart udgør 24 % af disse effekter svarende til en årlig samfundsøkonomisk omkostning på 8 mia. kr.

Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet (DCE) angiver i en rapport fra marts 2016, at luftforurening i Danmark samlet set årligt fører til 3.750 for tidlige dødsfald, 3,57 mio. sygedage, 630 hospitalsindlæggelser samt en række øvrige sundhedsskader.

En anden rapport fra DCE fra 2015 angiver de udenlandske kilders bidrag til helbredseffekter i Danmark som følge af luftforurening til 80 %. Som nævnt ovenfor estimeres skibsfarten at udgøre 24 % af de samlede helbredseffekter af de udenlandske kilder i Danmark. På den baggrund estimerer Miljøstyrelsen, at international skibsfart udgør i

størrelsesordenen 20 % af de helbredseffekter, der kan tilskrives luftforurening. Det skal dog understreges, at de nævnte studier ikke er fuldt sammenlignelige, og at der derfor alene er tale om et estimat.

Der foreligger ikke analyser, der opgør sundhedseffekter og samfundsøkonomiske omkostninger i København afledt af luftforurening fra skibstrafik ”

Esben Lunde Larsen / Claus Torp

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 741 (MOF alm. del) stillet 15. maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 741

”Hvor stor en del af luftforureningen i København og i Danmark stammer fra skibstrafikken for så vidt angår svovl og partikler? ”

Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der oplyser følgende:

”Miljøstyrelsen udgav i 2009 en analyse udarbejdet af det daværende DMU, nu DCE, som stadig er den mest grundige gennemgang af skibsfartens betydning for luftkvaliteten i Danmark.

Med hensyn til svovl konkluderer rapporten blandt andet, at 33 % af SO₂-koncentrationen i Danmark i 2007 kom fra skibsemissioner, og at dette tal forventes at falde til 11 % i 2020. Rapporten konstaterer, at der siden 1990 er sket en væsentlig reduktion i SO₂-emission fra landbaserede kilder, og at der i årene fremover forventes en kraftig reduktion fra skibstrafik samtidig med, at der forventes en fortsat reduktion til lands. På basis af scenarioberegningerne forventes SO₂koncentrationen i 2020 som middelværdi i Danmark at være nede på 0,3 µg/m³, hvilket er 6 % af 1990-niveauet og 1,5 % af EU-grænseværdien.

Miljøstyrelsen kan desuden oplyse, at de forudsætninger, der blev anvendt i 2009 for beregningerne af situationen i 2020, svarer meget godt til den situation, vi har i dag, efter at de skærpede svovlkrav for skibsfarten trådte i kraft 1. januar 2015 i Østersøen og Nordsøen. Vurderingen fra 2009 af faldet i koncentrationen i luften svarer tilsvarende godt til det fald i luftforureningen, som er blevet målt, efter at disse nye regler er trådt i kraft i 2015.

Hvad angår koncentrationen af fine partikler (PM_{2.5}), er det vanskeligt at estimere skibstrafikkens bidrag til luftforureningen. Det skyldes, at en betydelig del af partikelmængden er af ukendt oprindelse og derfor ikke kan håndteres af de modeller, man anvender i dag.

Hvad angår skibes procentvise bidrag til partikelforurening, afhænger dette af det geografiske område. Eksempelvis blev det i ovennævnte rapport fra 2009 beregnet, at det procentvise bidrag fra skibe i forhold til den totale koncentration af PM_{2.5} i udkanten af København (kaldet ”bybaggrund København”) i 2007 var af størrelsesordenen 7 %.

Jf. besvarelsen på spørgsmål nr. 740 skønner Miljøstyrelsen på baggrund af beregninger fra DCE frem til og med 2016, at skibsfarten er årsag til af cirka 20 % af de helbredseffekter, der kan tilskrives luftforurening. Da hovedparten af helbredseffekterne af luftforurening skyldes partikler, forekommer det tidligere beregnede bidrag fra skibsfarten på 7 % til luftforureningen i København at være lavt. Noget af forskellen kan dog skyldes den løbende forbedring i de modeller, man bruger.

Esben Lunde Larsen / Claus Torp

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 742 (MOF alm. del) stillet 15. maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 742

”Hvad vil det betyde for den samlede luftforurening i København, hvis man sikrer fuld håndhævelse af internationale regler om svovlreduktion fra skibstrafikken fra 2020 - globale regler såvel som SECAregler?”

Svar

Jeg har forelagt svaret for Miljøstyrelsen, som oplyser følgende: ”Hvad angår SECA-regler, kan det oplyses, at den nuværende svovlgrænse i Østersøen og Nordsøen trådte i kraft 1. januar 2015 og ifølge de løbende målinger af luftkvaliteten har bevirket et fald i svovlindholdet i luften i Danmark i 2015 og 2016 på over 50 pct. sammenlignet med tidligere år. Miljøstyrelsens kontrol af svovludledningen fra skibe i danske farvande tyder ligeledes på, at langt de fleste skibe overholder reglerne. Der forventes således ikke en målbar, øget effekt af SECA-reglerne for København eller resten af Danmark efter 2020, da effekten allerede vurderes at være indtrådt. Hvad angår de globale svovlregler fra 2020, hvor der sker en skærpelse af den tilladte svovlgrænse uden for SECA-zonerne, vil de primært få effekt udenfor Europa og Nordamerika. Effekten i København og Danmark er som nævnt ikke beregnet, men forventes at være markant mindre end den allerede opnåede effekt af SECA-reglerne og vil muligvis være for lille til at kunne spores i de målte koncentrationer af svovldioxid.

Det kan i øvrigt oplyses, at svovldirektivet forpligter alle EU- medlemslandene til at gennemføre kontrol med overholdelse af svovlreglerne både i og uden for SECA-områderne. Data fra det europæiske søfartssikkerhedsagentur EMSA viser generelt, at overholdelsen af svovlreglerne i EU er høj, og at EU-landene lever op til deres forpligtigelser til at udføre dokumentkontrol, udtage olieprøver samt rapportere til EU-Kommissionen herom.”

Esben Lunde Larsen / Claus Torp

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 743 (MOF alm. del) stillet 15. maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 743

”Ministeren bedes redegøre for sine overvejelser og planer om at sikre overholdelse af de globale svovlemissionskrav fra 2020.”

Svar

Det er vigtigt for regeringen, at der bliver en effektiv og ensartet håndhævelse af de globale svovlregler, som træder i kraft 1. januar 2020.

Derfor er effektiv håndhævelse af svovlreglerne blandt andet hovedfokus i det Partnerskab om Grøn Skibsfart, som Miljø- og Fødevareministeriet, Erhvervsministeriet og Danske Rederier (tidl. Danmarks Rederiforening) indgik i december 2016. Partnerskabets handlingsplan for 2016 indeholder fire indsatser, der skal bidrage til at sikre effektiv håndhævelse af det globale svovlkrav fra 2020:

- Bidrage aktivt til EU's arbejde med styrket håndhævelse, bl.a. ved at etablere best practice for effektive håndhævelsesløsninger samt for at forberede tekniske løsninger til håndhævelse af den globale grænseværdi på 0,50 % svovl på åbent hav.

- Engagere IMO i håndhævelse på globalt plan, bl.a. ved at komme med indspil til FN's Søfartsorganisation, IMO, om tiltag, der kan bidrage til en effektiv og ensartet håndhævelse af den globale grænseværdi for svovl på 0,50 %, bl.a. baseret på håndhævelseserfaringer fra Europa.
- Fremme nye teknologier til overvågning af skibes svovludledning gennem videndeling og afprøvning af nye løsninger.
- Styrket fokus på leverance af brændstof for at sikre, at det brændstof, skibene modtager, er i overensstemmelse med gældende regler.

Alle fire indsatser er i gang eller under forberedelse og vil fortsætte frem mod 2020.

Desuden har myndighederne bag havnestatskontrol på tværs af 45 lande på fem kontinenter; Sydamerika, Nordamerika, Europa, Asien og Australien, efter pres fra Danmark vedtaget at gennemføre en såkaldt koncentreret inspektionskampagne i 2018 med fokus på luftforurening fra skibe.

Esben Lunde Larsen / Claus Torp

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 744 (MOF alm. del) stillet 15. maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 744

"Hvor store tab kan loyldige danske rederier i værste fald komme ud for, hvis at internationaler regler for svovlemissioner fra skibe ikke håndhæves effektivt?"

Svar

Effektiv håndhævelse er vigtigt for at sikre lige konkurrence. Jeg er meget opmærksom på, at rederier, der måtte vælge at omgå de internationale svovlregler, kan opnå store besparelser på udgifter til brændstof. Dette kan betyde, at loyldige rederiers konkurrenceevne falder, hvis reglerne ikke håndhæves effektivt.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som oplyser følgende:

"Det er ikke muligt at opgøre det samlede tab for danske rederier i tilfælde af manglende håndhævelse, da det afhænger af en række faktorer, herunder omfanget af snyd og den skiftende prisforskel mellem lovligt brændstof og brændstof med for højt svovlindhold.

Som konkret eksempel kan der dog henvises til Danske Rederier, som på deres hjemmeside oplyser, at "et mellemstort containerskib vil kunne spare op til 400.000 US dollars på en tur fra Nordeuropa til Japan og retur ved at anvende brændstof med for højt svovlindhold". Det skal dog i den sammenhæng understreges, at det på nuværende tidspunkt er behæftet med stor usikkerhed, hvad den faktiske prisforskel mellem lovligt brændstof og brændstof med for højt svovlindhold efter 2020 vil være."

Esben Lunde Larsen / Claus Torp

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af spørgsmål nr. 745 (MOF alm. del) stillet 15. maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 745

”Hvilke teknologier, vurderer ministeren, skal bringes i anvendelse, hvis man skal sikre den bedste håndhævelse af de internationale regler om svovlreduktion fra skibstrafikken, og hvilke danske løsninger og danske erhvervsmæssige potentialer ser ministeren?”

Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som oplyser følgende:

”Der indgår værktøjer til håndhævelse i de nuværende regler fra FN’s Søfartsorganisation, IMO. Grundpillen i kontrollen med alle internationale regler om skibsfart, herunder også miljøregler, er havnestatskontrollen. Alle lande, der har tiltrådt Konventionen om marin forurening, er forpligtet til at kontrollere, om skibe lever op til blandt andet svovlreglerne. Kontrollen tager udgangspunkt i kontrol af de dokumenter, der skal vise overensstemmelse med reglerne. Leverandører af skibsbrændstoffer er forpligtet til at levere dokumentation af svovlindholdet af det leverede brændstof. Første trin i havnestatskontrollen er at kontrollere denne dokumentation. Hvis der er bestyrket mistanke om, at skibet anvender brændstof med for højt svovlindhold, kan havnestatskontrolløren udføre en mere detaljeret inspektion. I EU og visse andre SECA-lande, herunder Canada og Rusland, bliver der desuden udtaget stikprøver af det brændstof, skibet anvender.

Havnestatskontrollen og udtagning af olieprøver kan suppleres med nye teknologier som fx overvågning af skibes emissioner fra luften. Resultaterne fra en sådan overvågning vil kunne bidrage til at målrette havnestatskontrollen mod de skibe, hvor der er særlig risiko for overtrædelse af svovlreglerne, og må også forventes at kunne udgøre begrundelse for en mere detaljeret inspektion, jf. ovenfor.

Fremadrettet er det muligt, at ny teknologi, fx inden for sensorer eller digitale løsninger, kan bidrage til at sikre en mere effektiv kontrol, enten ift. skibes emissioner, svovlindholdet af det brændstof, der leveres til skibe, eller dokumentationen.

Markedet for nye teknologier til kontrol af svovlreglerne må forventes at stige med ikrafttrædelsen af 0,50 % grænseværdien i 2020. Dermed vil der alt andet lige være forretningsmuligheder for bl.a. danske leverandører af nye overvågningsteknologier.”

Ren luft-området indeholder et stort potentiale for eksport af danske løsninger, hvilket er baggrunden for, at Miljø- og Fødevarerministeriet d. 1. juni i år sammen med blandt andet Danske Rederier og Danske Maritime afholdt en luftvisionskonference, der har til formål at bidrage til øget samarbejde om eksport af fx maritime ren luft-løsninger.

Esben Lunde Larsen / Claus Torp

Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af spørgsmål nr. 746 (MOF alm. del) stillet 15. maj 2017 efter ønske fra Ida Auken (RV).

Spørgsmål nr. 746

”Hvilke nye initiativer vil regeringen selvstændigt sætte i gang for at sikre, at der findes fælles internationale standarder for håndhævelse af internationale regler om svovlreduktion fra skibstrafikken fra 2020, og at disse regler overholdes effektivt?”

Svar

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål alm. del 745, findes der allerede internationale regler for håndhævelse af det globale svovlkrav. Endvidere fremgår det af mit svar på spørgsmål 743, at der allerede fra dansk side er igangsat en række initiativer, som skal bidrage til at fremme håndhævelsen på globalt plan. En indsats, som det er regeringens ambition at fortsætte fremadrettet.

Esben Lunde Larsen / Claus Torp
