

Svovlkrav skal håndhæves effektivt

FN's søfartsorganisation IMO har vedtaget skrappe krav til indholdet af svovl i skibsbrændstoffer. Det giver mindre luftforurening og dermed fordele for miljø og folkesundhed – så længe reglerne overholdes! Der er derfor brug for effektiv håndhævelse, både for at få miljø- og sundhedsgevinsten, og for at sikre fair konkurrence for alle de rederier, der overholder kravene.

IMO's svovlkrav

IMO vedtog i 2008, at svovlindholdet i brændstof til skibe skal reduceres fra 3,5 % til 0,5 % i 2020. Samtidig blev det besluttet at indføre yderligere krav i særlige zoner (de såkaldte Sulphur Emission Control Areas, SECA'er), således at der fra 1. januar 2015 højst må bruges brændstof med 0,1 % svovl. Der findes i dag "SECA'er" i alle de nordeuropæiske farvande, samt langs Nordamerikas kyster.

Stor gevinst ved at snyde

Lavsvovllolie er omtrent dobbelt så dyrt som det traditionelle brændstof med højere svovlindhold, og der er dermed en meget stor besparelse at hente for rederier, der måtte vælge ikke at overholde reglerne. Danmarks Rederiforening bakker op om IMO-kravene og EU's svovldirektiv, men med så omkostningstunge lovkrav er det nødvendigt med en effektiv håndhævelse. Det økonomiske incitament til at omgå svovlkravene er ganske enkelt for stort.

Effektiv håndhævelse og overvågning i Danmark

EU har med svovldirektivet indført minimumkrav til håndhævelsen, men der er meget stor forskel på strafudmålingen fra land til land. Vi forventer, at problemet – både praktisk håndhævelse og sanktioner – kun vil blive større i 2020, når kravene træder i kraft i resten af verden. Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen har – ikke mindst efter pres fra Rederiforeningen – sat ind med effektiv håndhævelse og overvågning i Danmark. Det har båret frugt, og Miljøstyrelsen har konstateret, at den internationale skibsfart i danske farvande og havne ser ud til at overholde svovlkravene i en stor del af de undersøgte tilfælde. Det er positivt, både for miljø og folkesundhed, og for lige konkurrencevilkår. Nu skal den danske tilgang bredes ud til resten af verden fra 2020.

SKIBSFARTEN REGULERES AF IMO

IMO er den eneste internationale organisation, der regulerer skibsfart, og IMO-regler omfatter fx krav til sikkerhed, miljø og arbejdsforhold.

Det er *flagstaterne* i IMO (altså landene hvor skibene er registreret) der beslutter *regler for skibene og deres brændstof*, mens det er *havnestaterne* (altså dér hvor skibene går i havn), der beslutter *omfanget af håndhævelse*.

3 ANBEFALINGER FRA ERHVERVET

- Væsentlig bødestraf

Manglende overholdelse af svovlkravene skal medføre en væsentlig bødestraf, der står mål med den økonomiske gevinst ved ikke at overholde reglerne – ofte adskillige hundretusinde kroner. Og de danske myndigheder bør samarbejde med resten af EU-landene om at fastsætte et ensartet niveau for bøder. Miljø- og fødevarerministeren og erhvervs- og vækstministeren bør sikre, at denne opgave løftes.

- Effektiv global håndhævelse fra 2020

Danske myndigheder skal arbejde for effektiv global håndhævelse af svovlkravene fra 2020 gennem nye IMO-krav, som sikrer, at der ikke kan snydes. Det kan fx ske via løbende måling af skibenes svovludledning på åbent hav, eller ved at forbyde skibene af have brændstof med højt svovlindhold ombord, hvis ikke skibet har en legitim grund til det. Helt konkret søger vi politisk opbakning til sikring af de nødvendige ressourcer hos Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen. IMO-krav kræver nemlig en stor indsats i form af forberedende arbejde.

- Midler til dansk indsats

Der skal afsættes midler til fortsættelse af den danske håndhævelses- og overvågningssindsats. Indsatsen i 2015 og 2016 bliver gennemført med tidsbegrænsede midler fra den tidligere regerings pakke "Ren luft til danskerne". Her blev der afsat 7 mio. kr. til bedre kontrol med forurening fra skibe i 2015 og 2016. Et tilsvarende beløb bør som minimum sikres til indsatsen i de kommende år, men en permanent ordning er nødvendig for at sikre en kontinuerlig indsats.

Flashanalyse

11/02/2016

Et mellemstort containerskib kan i dag spare op til 1.000.000 kr. på en tur gennem det nord-europæiske SECA ved at snyde med svovlreglerne. Tallet kan med de globale krav i 2020 blive ca. 1,5-3 mio. kr. på en tur fra Nord-europa til Japan og retur.

De nye krav til skibsbrændstoffer skærer 90 % af skibenes svovludledning og ca. halvdelen af deres partikeludledning. Målinger af svovl i luften over Danmark viser, at indholdet er faldet med 50-60 % siden 1. januar 2015, hvor de nye svovlkrav i Nordeuropa trådte i kraft.

Der sejler årligt over 100.000 skibe gennem danske farvande til og fra Østersøen.

Miljøstyrelsen undersøger i 2015 og 2016 brændstofprøver fra 150 skibe pr. år i danske havne for at tjekke, om skibene lever op til svovlkravene.

Det globale svovlkrav kan eventuelt blive udskudt til 2025, hvis et kommende IMO-studie viser, at der ikke er tilstrækkeligt skibsbrændstof med lavt svovlindhold tilgængeligt i 2020.