

Flash analyse September 2017

Et mellemstort containerskib kan i dag spare op til 1 mio. kr. på en tur gennem det nordeuropæiske SECA ved at snyde med svovlreglerne. Det kan med de globale krav i 2020 stige til ca. 1,5 - 3 mio. kr. på en tur fra Nordeuropa til Japan og retur.

De globale krav skærer 85 pct. af svovludledning og ca. halvdelen af skibenes partikeludledning. Indholdet af svovl i luften over Danmark er faldet med 50-60 pct. siden 1. januar 2015, hvor de nye nordeuropæiske svovlkrav trådte i kraft.

100.000

skibe sejler hvert år gennem danske farvande til og fra Østersøen.

Miljøstyrelsen undersøger brændstofprøver i danske havne for at tjekke, om skibene lever op til svovlkravene. Derudover benyttes både helikopterovervågning og en 'sniffer' på Storebæltsbroen i håndhævelsesindsatsen.

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 for at sikre miljø- og sundhedsgevinsten og en 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 pct. til 0,5 pct. i 2020. Samtidig blev det besluttet at indføre yderligere krav i særlige zoner (de såkaldte Sulphur Emission Control Areas: SECA), således at der fra 1. januar 2015 højst må bruges brændstof med 0,1 pct. svovl. Der findes i dag 'SECA'er' i alle de nordeuropæiske farvande og langs Nordamerikas kyster.

Stor gevinst ved at snyde

Lavsvovlolie 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. Danske Rederier bakker op om IMO-kravene og EU's svovldirektiv, men med så omkostningstunge lovkrav er det nødvendigt med effektiv håndhævelse. Det økonomiske incitament til at omgå kravene er ganske enkelt for stort.

Effektiv håndhævelse og overvågning

EU har med svovldirektivet indført minimumskrav 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 Danske Rederier - 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. Miljøstyrelsen har i september 2017 anmeldt 19 svovlsyndere til politiet, der nu har udstedt de tre første bøder. Det er positivt for miljøet og folkesundheden, samt 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 f.eks. krav til sikkerhed, miljø og arbejdsforhold. Det er flagstaterne i IMO (landene hvor skibene er registreret), der beslutter regler for skibene og deres brændstof, mens det er havnestaterne (der hvor skibene går i havn), der beslutter omfanget af håndhævelse.

3 ANBEFALINGER FRA ERHVERVET

• Væsentlig bødestraf

Manglende overholdelse af svovlkrav skal medføre en væsentlig bødestraf, der står mål med den økonomiske gevinst ved ikke at overholde reglerne - ofte adskillige hundrede tusinde kroner. Danske myndigheder bør samarbejde med resten af EU-landene om at fastsætte et ensartet niveau for bøder. Miljø- og fødevarerministeren bør sammen med erhvervsministeren 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 f.eks. 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 benarbejde.

• Midler til dansk indsats

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