

Miljøministerens svar på spørgsmål nr. 455 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Spørgsmål 455

Vil ministeren redegøre for alternative teknologier, som kan reducere skibsfartens emission af CO₂ såvel som Sox og Nox, herunder hvordan der kan stilles krav om sådanne via bindende BAT-krav eller lignende bindende krav?

Svar:

Teknologier, der reducerer udslippet af CO₂ hhv. NO_x og SO_x fra skibe hænger ikke nødvendigvis sammen. Generelt vil en reduktion af transportarbejdet og dermed CO₂-udslippet fra skibe, føre til en reduktion af det samlede udslip af NO_x, SO_x og partikler. Teknologier, der reducerer udslippet af NO_x, SO_x og partikler kan imidlertid i visse tilfælde føre til en mindre forøgelse af brændstofforbruget.

Hvad angår CO₂ har jeg forelagt spørgsmålet for klima- og energiministeren samt økonomiministeren, der oplyser følgende:

”Brændstof udgør en betydelig del af et skibs driftsudgifter. Derfor tilskynder markedskræfterne i sig selv til optimering af driften og reduktion af brændstofforbruget. Danske rederier arbejder således allerede i dag på at reducere CO₂ udledningen ved brug af tekniske løsninger blandt andet i forbindelse med at forbedre motorernes energianvendelse, reducere skibes fremdrivningsmodstand og optimere skibes dybgang og stabilitet.

Regeringen har desuden opstillet en vision om at nedbringe emissioner fra skibe ved at udvikle miljø- og energieffektive maritime teknologier blandt andet inden for udvikling af energieffektive energianlæg for skibe, anvendelse af naturgas og brændselsceller mv. samt optimering af skibes fremdrift, herunder udvikling af bedre skrogformer, propellere og skrogmaling.”

Med hensyn til SO_x og NO_x stiller hverken de eksisterende eller de foreslåede IMO-regler krav om anvendelse af en specifik teknologi.

For SO_x er der fastsat grænseværdier for svovlindholdet i brændstoffet, dog således at anvendelse af alternative teknologier er tilladt, hvis der opnås et udslip af SO_x svarende til brug af brændstof med det maksimalt tilladte svovlindhold.

De forventede skærper af kravene til svovlindhold i brændstoffer vil formentlig føre til udbredt anvendelse af "skrubbere", der renser udstødningen for såvel SO_x som partikler. Teknologien er kendt fra bl.a. kraftværker men har endnu ikke fundet udbredt kommerciel anvendelse ombord på skibe. Miljøstyrelsen har netop under tilskudsordning til miljøeffektiv teknologi givet støtte til et dansk firma til videre udvikling af denne teknologi.

De nuværende IMO-krav til NO_x-udslip fra skibe overholdes typisk ved motortekniske ændringer, der fører til lavere NO_x-dannelse. Denne teknologi er også kendt fra tunge køretøjer.

Med hensyn til de forventede skærper af IMO-kravene til NO_x-udslip formodes en række teknologier at kunne finde anvendelse, herunder forbedret motordesign, avanceret motorstyring, recirkulering af udstødningsgas (EGR), tilsætning af vand til forbrændingsprocessen samt SCR-katalysatorer. Disse teknologier er ligeledes kendt fra tunge køretøjer, men ikke alle teknologierne er fuldt ud tilpasset til kommerciel anvendelse ombord på skibe. Der forventes derfor en yderligere udvikling af teknologier til NO_x-reduktion i takt med, at IMO-kravene til NO_x-udslip fra skibe skærpes.

Det er således min klare opfattelse, at de forslåede IMO-regler for SO_x og NO_x vil kræve anvendelse af den bedst tilgængelige teknologi (BAT).