



Departementet

J.nr. MST-501-00076

Den 21. april 2008

**Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 365 stillet af Folketingets Trafikudvalg.**

**Spørgsmål 365**

Ministeren bedes fremlægge en handlingsplan, der indeholder tidsrammer mod den forurening, der sker fra skibe, der enten sejler gennem danske farvande og/eller anløber danske havne.

**Svar**

Udslippet af skadelige stoffer fra fritidsfartøjer er reguleret via et EU-direktiv, der er gennemført i dansk lovgivning. Som nævnt i mit svar på spørgsmål 363 forventes emissionerne fra fritidsfartøjer at falde i de kommende år.

Hvad angår luftforurening fra større skibe, så er disse omfattet af international regulering, primært via FN's søfartsorganisation IMO.

Jeg mener, at tiltag mod luftforurening fra skibsfart primært skal tages internationalt. Danske særregler for danske skibe i international fart kan let føre til, at de danske skibe udflages til lande med en mindre restriktiv lovgivning.

Derfor er det overordentlig positivt, at IMO's Miljøkomité MEPC på sit møde i London netop er blevet enige om skærpe reglerne for luftforurening fra skibsfart. Reglerne skal formelt vedtages på næste møde i MEPC i efteråret 2008. Danmark har arbejdet aktivt og målrettet i IMO for at opnå så skrappe regler som muligt.

Som det fremgår af den orientering, jeg har sendt til Folketinget om resultatet af mødet i MEPC, er der tale om et sæt regler, der vil føre til en væsentlig reduktion i udslippet af NOx (kvælstofoxider), SOx (svovloxider) og partikler fra skibe, og som jeg mener, at vi kan være rigtigt tilfredse med.

Reglerne omfatter både nye skibe og visse eksisterende skibe. Kort fortalt er hovedprincippet, at der stilles meget skrappe krav tæt på land, hvor de skadelige virkninger af luftforurening på miljø og sundhed er størst, samtidig med at der sker en markant skærpelse af de globale grænseværdier.

I detaljer går de nye regler ud på følgende:

- NOx-udslippet fra alle nye skibe fra 2011 reduceres med 15-25 % i forhold til det nuværende niveau. I 2016 skal NOx-udslippet fra nye skibe ned på 80 % af det nuværende niveau, når skibene sejler i særlige, kystnære områder - hvilket blandt andet kommer til at omfatte Østersøen, Nordsøen og alle indre danske farvande.
- Udslippet af NOx fra store skibe, der ikke er omfattet af den nuværende regulering, skal nedbringes, hvis der findes en kommercielt tilgængelig metode hertil.
- Hvad angår forurening med SOx og partikler nedsættes grænseværdien for svovlindhold i skibsbrændstoffer i særlige kystnære områder - herunder Østersøen, Nordsøen og de indre danske farvande – i 2010 fra 1,5 % til 1 % og til 0,1 % i 2015.
- På globalt plan reduceres grænseværdien for svovlindhold i skibsbrændstoffer til fra 4,5 % til 3,5 % i 2012 og yderligere til 0,5 % i 2020. Det er dog indbygget en revisionsklausul, der betyder, at ikrafttrædelsen udskydes til 2025, hvis der ikke er tilstrækkelige forsyninger af brændstof med 0,5 % svovl i 2020.
- Der er ikke sat særskilte grænseværdier for partikeludslip. Det skyldes at udslippet af partikler automatisk falder, når svovlindholdet i brændstoffet reduceres.
- Det er tilladt at anvende olie med et svovlindhold højere end de nævnte grænseværdier, hvis udstødningen renses tilsvarende for SOx.

Der er således allerede igangsat en række tiltag for at nedbringe luftforureningen fra skibe.