



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 19 (MOF alm. del) stillet den 10. oktober 2019 efter ønske fra Zenia Stampe (RV).

Spørgsmål nr. 19

Danmark har gode erfaringer med at lave svovltilsyn fra luften eller via luftprøver. Det har både en effektiv præventiv effekt, og det sikrer, at vi dækker majoriteten af skibstrafikken i Danmark (og ikke kun skibe i havn), ligesom det bringer tilsynet tættere på dér, hvor overtrædelserne sker, nemlig til søs. Hvad vil regeringen gøre for at videreføre de gode erfaringer til NOx-området og udnytte den eksisterende håndhævelsesteknologi?

Svar

Håndhævelse af svovlreglerne og NOx-reglerne er ikke ens. Udledninger af svovl fra en motor er den samme mængde som indholdet af svovl i det brændstof, motoren udleder. Man håndhæver derfor svovlkravene ud fra, hvor meget svovl der er i det brændstof, skibene brænder. Med mindre skibet har installeret en scrubber, hvor man renser røggassen fra skibet. Hvis skibet er udstyret med en scrubber, vil røggassen kontinuerligt blive overvåget, således at kravene overholdes.

Overvågningen af svovl fra luften kan ikke stå alene, da skibe ikke kan straffes på baggrund af data fra en sniffer. Der skal tages en olieprøve af det brændstof, skibene anvender, for at kunne udstede en bøde. Snifferdata anvendes til at give information om, hvor meget svovl skibene udleder og derefter for enten at kunne udføre havnestatskontrol, når de anløber dansk havn, eller for at kunne advisere de næste havne, skibene skal anløbe, så disse kan foretage havnestatskontrol, når skibene anløber deres havne.

NOx-kravene håndhæves som besvaret i spørgsmål 18 (MOF alm. del). Der er endnu ikke truffet beslutning om yderligere håndhævelsesinitiativer i IMO eller nationalt, når NECA-kravene træder i kraft i 2021.

Lea Wermelin

/

Mikkel Dam Schwartz