



Miljø- og  
Fødevareministeriet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr. 2019-15625  
Den 4. november 2019

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 20 (MOF alm. del) stillet den 10. oktober 2019 efter ønske fra Zenia Stampe (RV).

### Spørgsmål nr. 20

Erfaringerne fra Nordamerika har vist, at det kan tage lang tid inden reduktionseffekten af en NECA-zone indfinder sig. Samme risiko eksisterer også for vores kommende NECA-zone, med mindre man også skærper kravene til Tier II. Vil regeringen arbejde for, at der også indføres maxgrænser på Tier II-skibe, så vi kan sørge for, at reduktionseffekten på NOx ikke bliver udvandet af en evt. køllægningspukkel, sådan som vi har set det i Nordamerika?

### Svar

Regler for skibe forhandles internationalt i FN's Søfartsorganisation (IMO) for at sikre fælles regler for alle skibe, således at man undgår ulige konkurrence globalt. Reglerne for NOx-emissioner er opdelt i de globale regler, der gælder for alle skibe, og de regionale regler i NECA-områderne, der kun gælder for de skibe, der besejler disse områder. Reglerne er opdelt efter, hvornår motorerne er installeret. Tier I gælder for alle marinedieselmotorer, der er installeret på et skib bygget mellem 1. januar 2000 og 1. januar 2015. Marinedieselmotorer installeret på skibe bygget efter 1. januar 2011 (Tier II) svarer til en ca. 15-20 pct. reduktion i forhold til Tier I-kravene. Derudover er der Tier III-kravene, som gælder for nybyggede skibe, der sejler i NECA-områderne: Sidstnævnte krav svarer til en 75-80 pct. reduktion i forhold til Tier I-kravene. Der er således allerede maxgrænser for Tier II-skibe.

Under forhandlingerne i IMO arbejdede en del lande, herunder Danmark, på at datoen for ikrafttrædelse af Tier III-kravene skulle være 2016 netop for at undgå at køllægningsproblematikken, men det kom ikke igennem, og derfor er ikrafttrædelsen 2021. Det er således udkommet af de samlede internationale forhandlinger.

Lea Wermelin

/

Mikkel Dam Schwartz