



Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 10. januar 2020

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 283 (MOF alm. del) stillet den 13. december 2019 efter ønske fra Zenia Stampe (RV).

Spørgsmål nr. 283

Vil ministeren, i forlængelse af svar på MOF alm. del – spørgsmål 21, igangsætte en undersøgelse af ”real sailing emissions”, som det står Danmark frit for at iværksætte på egen hånd, og hvis resultater vil være tilgængelig og til inspiration for andre lande og for drøftelser i IMO?

Svar

I forbindelse med sniffermålingerne på Storebæltsbroen og ved helikopteroverflyvninger (mobil måling), måles der allerede på NO_x og SO_x.

Der foretages ca. 600 målinger årligt med den mobile ”sniffer” og flere tusinde med den stationære. Der er målt med mobil sniffer siden 2017, hvilket har resulteret i ca. 1600 NO_x-målinger. For årene 2017 – 2019 ligger gennemsnittene for NO_x-emissionsfaktoren på et niveau, der indikerer, at skibene ikke udleder mere end det tilladte.

DCE gennemfører årligt beregninger af helbredseffekter og eksterne omkostninger ved luftforurening. Fra 2020 vil disse blive suppleret med beregninger af, hvordan effekterne af luftforurening fordeler sig på kilder. Herunder vil bidragene fra krydstogtskibe i danske havne og international skibsfart blive beregnet.

Som beskrevet i tidligere svar er der igangsat række tiltag for at reducere luftemissionerne fra skibe, krav i SECA-områderne er trådt i kraft i 2015, globale svovlkrav træder i kraft 1. januar 2020, og yderligere skærpes kravene til NO_x-udledningerne i NECA-områderne 2021, jf. svar på spørgsmål 17 (MOF alm. del) og spørgsmål 20 (MOF alm. del).

Implementeringen og håndhævelsen (herunder også ift. målinger) vil blive fulgt nøje, og der vil blive fulgt op, hvis det viser sig, at skibene ikke overholder kravene. Det kan derfor være interessant at drøfte mulighederne og behovet for målinger af ’real sailing emissions’ i EU og IMO.

Lea Wermelin

/

Mikkel Dam Schwartz