



Att. Miljøminister Magnus Heunicke

13. februar 2023

Kære Magnus Heunicke

Vi henvender os til dig, da vi har erfaret, at du har fået en henvendelse om brugen af åbne scrubbere i skibsfarten fra en række miljøorganisationer. Vi har læst brevet, som kræver et modsvar, da der tilsyneladende hersker forskellige opfattelser af de klima- og miljømæssige konsekvenser af brugen af scrubbere samt en række misforståelser. Vi har stor respekt for disse organisationers generelle arbejde, men i dette konkrete tilfælde er kritikken ikke berettiget. Danske Maritime mener derfor på vegne af den maritime industri og branchen som helhed, at der er brug for at nuancere debatten, hvilket vi dels vil gøre i dette brev og dels uddyber i det medfølgende faktuelle notat.

Helt grundlæggende er der brug for at se helhedsorienteret på debatten om grøn omstilling, hvilket også er tilfældet her. Vi arbejder ud fra konkret viden og teknologisk erfaring, og vores klare anbefaling er et bredere og mere holistisk perspektiv. Udviklingen og produktionen af scrubbere til rensning af røggas blev skudt i gang for at løse et konkret problem og er en internationalt godkendt metode til opfyldelse af de gældende krav for svovludledninger. Skulle der politisk opstå et politisk ønske om at skærpe de internationale regler, er den danske maritime industri klar til at videreudvikle og levere de relevante løsninger. Men vi vil gerne advare mod danske særregler, som risikerer at medføre en både klima- og miljømæssig slagside, som overses af mange debattører.

Hele den maritime branche står sammen om den grønne omstilling. Her blev vi bedt om at finde en løsning på udledning af svovl, hvilket vi gjorde, og de åbne scrubbere udgør ikke en miljømæssig risiko, for så var de aldrig blevet internationalt godkendt. Udviklingen af dem blev i Danmark udført af den danske maritime industri i tæt samarbejde med danske rederier og Miljøministeriet i tiden op mod indførelse af svovlemissionskontrolområder i Østersøen og Nordsøen i 2015. Der var transparens, og danske virksomheder opbyggede stor viden og erfaring med teknologien. Man skabte en succes ved at opfylde samtlige tekniske og miljøkemiske krav, der blev stillet.

Det bør man huske rent politisk, før man eventuelt overvejer et forbud, som de grønne organisationer lægger op til. For man kan ikke først bede om og godkende en teknisk løsning, for derefter at gå i en helt anden retning. Virksomheder, som bruger millioner på at udvikle nye teknologiske løsninger, skal selvfølgelig kunne regne med de politiske beslutninger. Industrien er helt indstillet på at videreudvikle og at opfylde nye og endnu strengere krav, men dette går hånd i hånd med en stabil politisk kurs.

Samtidig værner vi om den eksisterende teknologifrihed, så det enkelte rederi også i fremtiden kan vælge de løsninger, der passer bedst til det pågældende fartøj – så længe regler og krav opfyldes.

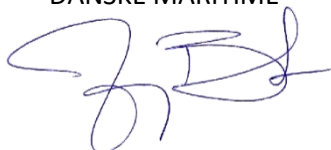
Måtte man politisk ønske at gå en endnu grønnere vej, bør dette endvidere ske gennem global regulering fremfor nationale særregler – og samtidig med et holistisk syn på udledninger. For lavsvovlholdige brændstoffer, som udråbes som alletiders alternativ, skaber til gengæld et luftforureningsproblem – og så er vi jo lige vidt. Derfor er scrubbere stadig en vigtig, grøn teknologi, fordi det er den eneste teknologi, som kan eliminere dette, hvilket helt generelt overses i debatten.

Faktum er imidlertid, at ift. klimaet er anvendelse af tung højsvovlolie sammen med scrubberteknologi mere energieffektivt med færre udledte drivhusgasser, end hvis skibet sejler på lavsvovlholdig olie. Dette vurderet som en komplet livscyklusanalyse, i tråd med anbefalinger fra det internationale samfund. Debatten bør med andre ord ikke kun handle om scrubbere. Den bør handle om helhedsperspektivet, og det politiske fokus bør ligge på den totale udledning og på, hvilke grænseværdier man finder acceptable. I det kommercielle marked optimerer operatører inden for gældende regulering, og teknologien er kun så god som de minimumskrav, der bliver sat. I denne debat undrer det os, at der ikke appelleres til at skærpe kravene. Vi ved, at visse interessenter kan have interesse i at fremme brugen af specifikke nye brændstoffer, men dette skal selvsagt ikke ske på bekostning af velfungerende, eksisterende teknologi. Det er den konkrete effekt i forhold til miljøbeskyttelse og bæredygtighed, som er væsentlig.

Så kigger man i retning af et forbud mod en teknologi, som man politisk selv har bestilt, så skaber man en pludselig konkurrenceforvridning, og den teknologineutralitet, som normalt påberåbes, bliver ikke respekteret. Allerede nu vil man kunne kræve brug af lukkede scrubbere, men det pålægger rederierne en større udgift, og vil formodentlig få mange til at vælge de lavsvovlholdige brændstoffer, som er billigere, men som beskrevet mindre grønne i det store regnestykker. Så på baggrund af, at udledningerne fra åbne scrubbere ligger under de anbefalede grænseværdier, så opfordrer vi ikke at gennemføre unødvendige stramninger.

Vi står til rådighed for et uddybende møde om emnet og henviser til vedlagte notat for yderligere fakta.

Med venlig hilsen  
DANSKE MARITIME



Jenny N. Braat  
*adm. direktør*