

# Forurenende skibstransport

## Introduktion

Menneskeskabte svovl- og kvælstofudledning har en negativ indflydelse på både miljøet og på menneskers sundhed. Det skaber syrerregn, hvilket er en af nøglekomponenterne i ultrafine partikler, der giver hjerte- og lungesygdomme - herunder lungekræft.

Svovlforurening i Europa anslås at have sundhedsomkostninger for 400 mia. kr. årligt, og i København alene er forureningen skyld i en samlet forkortning af leveår på 4000 år. På trods af mere stringent lovgivning, halter grænseværdierne for skibsbaseret forurening stadig langt efter, hvad reglerne for landbaseret transport er underlagt.

EU har længe været forkæmper for strengere krav, men selv de nuværende grænseværdier for forurening er uambitiøse, hvis man tager de sundheds- og miljømæssige konsekvenser forureningen alvorligt.

## Indførelse af forbrugerbetalte krav til forurening ved skibstransport

Som situation er lige nu, er der som udgangspunkt ikke et krav til hvor stor udledning skibe må have af NO<sub>x</sub> og SO<sub>x</sub>. Problemet med disse to kemiske forbindelser er, at de får pH-værdien i vandet til at falde, hvilket bl.a. har konsekvenser for dyrelivet. Af denne årsag har forskellige lande og institutioner har indført forskellige regulativer som skal formindske udledningen af disse grupper.

I EU har man i 2015 indført SECA regulativ (Sulphur Emission Control Area), som gør, at skibe i Nordeuropæiske lande har været nødt til at reducere deres udledning af SO<sub>x</sub> og NO<sub>x</sub> fra 10.000 ppm til 1.000 ppm. Dette ønsker Radikal Ungdom at forbedre ved en gradvis reducere, sådan at SO<sub>x</sub> og NO<sub>x</sub> er nede på 0 ppm i 2030.

Dette kan dog medføre, at CO<sub>2</sub>-udledningen bliver øget. Derfor vil Radikal Ungdom have, at udledning fra skibe som minimum skal ligne det man ser ved LNG (Liquid Natural Gas), hvilket de facto vil betyde, at der ingen SO<sub>x</sub> og NO<sub>x</sub> gasser må blive udledt og at CO<sub>2</sub>-udledningen skal falde. Rederierne beholder dog friheden til at vælge den motor og forbrændingsteknologi, de finder mest passende til at overholde kravene.

Disse ændringer medfører selvfølgelig en øget omkostning til virksomhederne. Derfor skal varer, der er blevet transporteret ved skibstransport, tillægges en afgift som kan hjælpe rederierne med at omstille sig til de nødvendige miljøkrav. Denne afgift betales af forbrugeren, men vil kun resultere i prisstigninger på få promille og således ikke være mærkbar for den enkelte forbruger.

## Derfor mener Radikal Ungdom, at:

- ❓ Der skal indføres gradvist stigende krav til udledning af NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> og andre stoffer ved skibstransport. Kravene skal stige hver 5. år, indtil de i år 2030 påkræver rederier forureningsniveauer på linje med eller under LNG-motorer.
- ❓ Der skal indføres en omstillingsafgift på produkter transporteret med skib. Denne skal taksere forbrugerne, men finansiere rederiernes omkostninger af omlægning af brændstof og investering i ny motorteknologi.

## Standardisering af bøder og kontrol af forurening ved skibstransport

Som det ser ud i dag i de europæiske havne, er der stor forskel fra havn til havn, hvilken behandling skibene får. Dette er både i form af kontrolbesøg, men også størrelsen af den bøde man får, hvis man ikke overholder kravene til skibenes brændstofforbrug og forurening.

Et godt eksempel på dette kunne være, at man i Europas største havn, Rotterdam i Holland, har en veletableret havnekontrol, hvor bøden er mærkbar. I modsætning hertil er havne som i Gdansk i Polen, hvor kontrollen er på det absolutte minimum, og bøden dårligt er mærkbar.

Forskellen fra havn til havn mellem kontrol og bødeudstedelse skyldes, at det er landene selv, der fastlægger bødestørrelse og kontrolsystem. Dette kan også betyde, i worst case scenario, at rederier kommer til at spekulere i, hvor man bedst kan slippe af sted med høj forurening, og havne kan komme til at konkurrere om lempeligheden af deres krav og system.

Radikal ungdom ser derfor en stor fordel i, at dette bliver en del af EU harmoniseringen, sådan at både kontrollen og bøderne ikke har for stor variation fra medlemsland til medlemsland. Herudover skal der etableres en database over forhandlet skibsbrændstof indenfor EU, så man sikrer, at medlemslandene håndhæver kravene til kontrol.

## Derfor mener Radikal Ungdom, at:

- ❓ Bøder til rederier, der ikke overholder EU-direktiver om forurening, skal standardiseres i medlemslandene, så bøderne har samme størrelse uafhængig af udstedelsesland.
- ❓ EU skal indføre krav til staterne om en bestemt frekvens kontrol af skibene der ligger til kaj.
- ❓ EU skal indføre en database over forhandlet skibsbrændstof indenfor EU, hvorved man i højere grad håndhæver krav til europæiske havnes kontrol af forurening ved skibstransport.