

BETÆNKNING**Afgivet af Frednings- og Miljøudvalget****vedrørende****Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Grønlands Selvstyre ophæver det territoriale forbehold for Grønland i relation til MARPOL-konventionens Bilag VI**
*Fremsat af Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø***Afgivet til forslagens 2. behandling**

Udvalget har under behandlingen senest bestået af:

Medlem af Inatsisartut Mariane Paviasen, Inuit Ataqatigiit, formand

Medlem af Inatsisartut Mala Høy Kúko, Siumut, næstformand

Medlem af Inatsisartut Pipaluk Lyng-Rasmussen, Inuit Ataqatigiit

Medlem af Inatsisartut Lars Poulsen, Siumut

Medlem af Inatsisartut Emanuel Nuko, Naleraq

Udvalget har efter 1. behandlingen den 14. oktober under EM2021 gennemgået forslaget.

1. Forslagets indhold og formål

Forslaget har til formål, at ophæve det territoriale forbehold for Grønland i relation til MARPOL-konventionens Bilag VI. Formålet med MARPOL-konventionen er at forebygge og minimere forurening fra skibe, både fra rutinemæssige driftsoperationer og uheld. MARPOL-konventionens Bilag VI sætter grænseværdier for mængden af svovl i skibes brændstoffer, hvilket særligt begrænser brugen af tung brændselsolie (HFO). Dette er dog undtaget frem til 2029, såfremt skibe, der benytter sig af HFO, renser udstødningsgassen.

2. Førstebehandling af forslaget i Inatsisartut

Under førstebehandlingen var der generel tilslutning til forslaget og de fordele, som naturen og miljøet kan opnå heraf. Derudover blev der spurgt nærmere ind til de økonomiske konsekvenser ved forslaget.

3. Høringssvar

Udvalget kan konstatere, at forslaget har været i høring i perioden 12. november til den 22. december, 2020. Udvalget konstaterer, at det hverken fremgår af beslutningsforslaget, det tilhørende bilag eller Naalakkersuisuts høringsportal, hvem der er blevet opfordret til at afgive

høringssvar. Udvalget vil henstille, at Naalakkersuisut fremover angiver dette i overensstemmelse med forretningsordenen for Naalakkersuisut.

På Naalakkersuisuts høringsportal er et konsekvensnotat vedlagt. Udvalget har fundet det relevant, at vedlægge konsekvensnotatet i betænkningen til beslutningsforslaget. Udvalget har vedlagt konsekvensnotatet som bilag 1. Udvalget har særligt fundet det relevant, at der i konsekvensnotatet er angivet hvilke regler, der skal gøres gældende og på hvilke områder disse regler finder anvendelse.

Udvalget bemærker, at følgende er blevet opfordret til at afgive høringssvar:

- Arktisk Kommando
- Royal Greenland
- Polar Seafood
- Royal Arctic Line
- Kommuneqarfik Sermersooq
- Kommune Kujalleq
- Kommune Qeqertalik
- Qeqqata Kommunia
- Avannaata Kommunia
- Miljøstyrelsen for Råstoffer
- daværende Departementet for mineralske Råstoffer
- daværende Departement for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi
- daværende Departementet for Boliger, Infrastruktur og Ligestilling.

Udvalget vil hertil gøre opmærksom på, at det af høringssvaret fra Grønlands Erhverv fremgår, at:

"De økonomiske konsekvenser af at ophæve forbeholdet er meget generelt beskrevet i det fremsendte høringsmateriale ud fra nogle forudsætninger om, at "erhvervet allerede i vidt omfang har udtrykt, at de overholder reglerne i Bilag VI."

Der efterlyses oplysninger om, hvem forespørgsler i denne henseende nærmere er rettet til samt omfanget af forespørgslerne. Der forekommer utilstrækkeligt at beskrive de økonomiske konsekvenser ud fra en oplysning om, at de fleste ikke ser nogen problemer i at opfylde Bilag VI".

Udvalget finder det væsentligt, at Grønlands Erhverv under høringen har udtrykt en bekymring ved forslaget økonomiske konsekvenser uden at dette efterfølgende er søgt afdækket.

4. Spørgsmål

Udvalget har til brug for udvalgets behandling af forslaget anmodet Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø om at besvare en række spørgsmål. Kopi af udvalgets spørgsmål og besvarelsen fra Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø er vedlagt nærværende betænkning som bilag 2 og bilag 3.

Udvalget tager Naalakkersuisuts besvarelse til efterretning og finder alene anledning til at kommentere på de dele af besvarelsen, der vedrører forslagets økonomiske konsekvenser.

5. Udvalgets behandling af forslaget

Udvalget skal indledningsvist understrege, at det i udgangspunktet altid er vigtigt, at vi i Grønland deltager i det internationale samarbejde på miljø- og klimaområdet. De udfordringer, som verden står over for med klimaforandringer kan ikke løses af ét land alene, og derfor er det også glædeligt, at 95 % af verdenshandelsflåden allerede er underlagt reglerne i MARPOL konventionens Bilag VI. At vi nu drøfter ophævelsen af det territoriale forbehold for Grønland viser, at vi også er opmærksomme på luftforurening og de gener, som følger ved brugen af tung brændselolie (HFO).

5.1. Angivelse af økonomiske konsekvenser

Under behandlingen af forslaget har udvalget særligt hæftet sig ved de dele af forslaget, der relaterer sig til de økonomiske og administrative konsekvenser. Det fremgår af § 33, stk. 1, i Inatsisartuts forretningsorden, at de økonomiske og administrative konsekvenser ved realiseringen af beslutningsforslag skal beskrives i forslagets begrundelse. Udvalget er af den opfattelse, at der har hersket tvivl om forslagets økonomiske konsekvenser, særligt hvad angik de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Overordnet angives det i forslagets bilag under punktet 'Økonomiske konsekvenser', at:

"Der gives ikke konkrete tal, men blot en generel vurdering af, hvilke typer af økonomiske konsekvenser der kan forventes, og om konsekvenserne forventes at være betydelige eller ej."

Hertil oplistedes der i bilaget en række områder, hvor der potentielt kan forekomme øgede udgifter. Det angives blandt andet, at:

"Implementering af Bilag VI kan medføre øgede udgifter til lavsvovls-brændstof eller rensning af udstødningsgas, til motorer med lavere NOx-udledning, til bygning af mere energieffektive skibe og til administrationen af de nye regler."

Udvalget er af den opfattelse, at der er et væsentligt spænd mellem udgifter til bygning af mere energieffektive skibe og administration af nye regler. Udvalget må hertil understrege, at der rigtigt nok er redegjort for typerne af økonomiske konsekvenser. Det må dog kunne forventes, at Naalakkersuisut i højere grad kan redegøre for, hvilken størrelse og omfang typerne af økonomiske konsekvenser har for samfundet.

Konkret for erhvervslivet gives der en generel vurdering af de økonomiske konsekvenser i beslutningsforslaget. Her fremgår det, at de skibe, som allerede sejler internationalt, og som derved efterlever bestemmelserne i MARPOL konventionens Bilag VI, ikke vil blive pålagt nye udgifter. Udvalget finder det hertil glædeligt, at Royal Arctic Line benytter sig af skibe med

scrubberanlæg i sejladsen fra Grønland til Danmark. Anderledes er det for de skibe, som ikke efterlever bestemmelserne i Bilag VI. Om disse vurderes det, at:

”Trods dette forventes en implementering af Bilag VI i Grønland bl.a. at betyde, at de skibe, som grundet deres sejlads mønstre endnu ikke er underlagt Bilag VI på åbent hav og i udlandet, vil få nye udgifter til overholdelse af kravene.”

I betragtning af ovenstående har udvalget fundet det nødvendigt, at spørge nærmere ind til størrelsen og omfanget af de økonomiske konsekvenser ved nærværende forslag. I besvarelsen på udvalgets spørgsmål i bilag 2 angiver Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, at:

”[...] der ikke lavet beregninger heraf for så vidt angår grønlandske skibe. Der er heller ikke modtaget konkrete oplysninger om udgifterne fra erhverv eller andre myndigheder i forbindelse med de ovenfor nævnte høringer. Høringerne har ikke givet anledning til at tro, at der vil være markante udgifter forbundet med at ophæve det territoriale forbehold.”

Udvalget er af den opfattelse, at ovenstående besvarelse ikke i tilstrækkeligt omfang redegjorde for de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Af denne grund fremsendte udvalget yderligere spørgsmål til Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø. Besvarelsen hertil er vedlagt som bilag 3. I denne besvarelse angives det blandt andet, at:

”PolarOil oplyser, at de ikke længere sælger HFO i Grønland, og at det sidste salg af HFO fandt sted i juni 2020. Departementet er ikke bekendt med at der foregår andet salg af HFO i det grønlandske søterritorium. Grønlandske skib vil altså skulle sejle til udlandet, hvis de ønsker at tanke HFO. Sejlads til udlandet vil imidlertid betyde, at skibet allerede skal overholde MARPOL Bilag VI, herunder svovlkravene, så snart det forlader grønlandske farvande. Dette gælder uanset om Grønland tiltræder MARPOL Bilag VI eller ej.

På denne baggrund udledes det, at der ikke længere er skibe, som udelukkende sejler i grønlandske farvande, som gør brug af HFO. En ophævelse af forbeholdet for MARPOL Bilag VI vil derfor ikke have nogen økonomiske konsekvenser for så vidt angår kravene til svovl i skibes udstødningsgasser.

Det vurderes, at kravene til svovlreduktion i skibes udstødningsgasser udgør langt den største økonomiske konsekvens ved reglerne i MARPOL Bilag VI. Det skyldes at brændstofudgifter udgør den største udgiftspost for skibsfarten (op til 50-60% af de samlede udgifter), mens det vurderes, at de øvrige krav i MARPOL Bilag VI i langt mindre grad økonomisk vil påvirke skibsfarten.”

Udvalget forstår ovenstående besvarelse fra Naalakkersuisoq sådan, at der ikke vil være

økonomiske konsekvenser for erhvervslivet relateret til brugen af HFO, da det ikke er muligt, at indkøbe HFO i Grønland. Af denne grund udleder Departement for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, at der ikke længere er skibe, som udelukkende sejler i grønlandske farvande, der gør brug af HFO.

Udvalget er af den opfattelse, at ovenstående besvarelse fra Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø sikrer, at de økonomiske konsekvenser i er beskrevet i tilstrækkeligt omfang.

Udvalget skal dog tilføje, at ovenstående information skulle have været tilgængeligt til forslagetets førstebehandling. Udvalget finder det ikke tilfredsstillende, at det har været nødvendigt at gennemgå en proces, hvor der allerede i høringsprocessen blev udtrykt bekymring over beskrivelsen af de økonomiske konsekvenser. Tilsvarende bekymring blev udtrykt under førstebehandlingen af forslaget og ved udvalgets første skrivelse til Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø. Det var således først i besvarelsen af udvalgets anden skrivelse, at Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø redegjorde for det ikkeeksisterende salg af HFO.

6. Udvalgets indstillinger

Et enigt udvalg indstiller forslaget til vedtagelse.

Med disse bemærkninger, og med den i betænkningen anførte forståelse, skal udvalget overgive forslaget til 2. behandling.

Marianne Paviasen

Marianne Paviasen
Formand

Mala Høy Kúko

Mala Høy Kúko
Næstformand

Pipaluk

Pipaluk Lynge-Rasmussen

Emanuel Nuko

Emanuel Nuko

Lars Poulsen

Lars Poulsen



Notat

Ilanngussaq Bilag

1

IMPLEMENTERING AF MARPOL BILAG VI OM LUFTFORURENING – GENNEMGANG AF REGLER OG LOVMÆSSIGE KONSEKVENSER

Brevdato: 22-09-2020
Sagsnr.: 2018 - 22483
Akt-id: 14747450

Postboks 1614
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 34 54 10
E-mail: pan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Konsekvensnotatet ser på de lovgivningsmæssige og administrative konsekvenser, hvis Grønland ophæver forbeholdet for MARPOL-konventionens Bilag VI om luftforurening. Med dette for øje, beskriver notatet reglerne i Bilag VI, ressortfordelingen mellem myndighederne og den nødvendige lovgivning til implementering af reglerne. Notatet er udarbejdet under inddragelse af Søfartsstyrelsen og Miljø- og Fødevarerministeriet, som blandt andet har givet input til de dele, der vedrører rigsmyndighederne.

REGLERNE I BILAG VI

Reduktion af svovl i skibes brændstoffer (SOx)

Bilag VI indeholder følgende grænseværdier for svovlindholdet i skibes brændstoffer:

- Før 1. januar 2012: Højest 4,5 % svovl.
- 1. januar 2012 til 31. december 2019: Højest 3,50 % svovl.
- Den 1. januar 2020 eller senere: Højest 0,50 % svovl.

Hvis Bilag VI implementeres i Grønland, skal disse krav overholdes af skibe, der sejler i grønlandske farvande. I praksis vil det være kravet om brug af brændstof med højst 0,50 % svovl, der skal overholdes. Der skal også føres et register over lokale leverandører af brændstoffer, og det skal kræves, at de lokale leverandører leverer en bunkerleveringsnote og olieprøve, og bekræfter, at olien opfylder kravene.

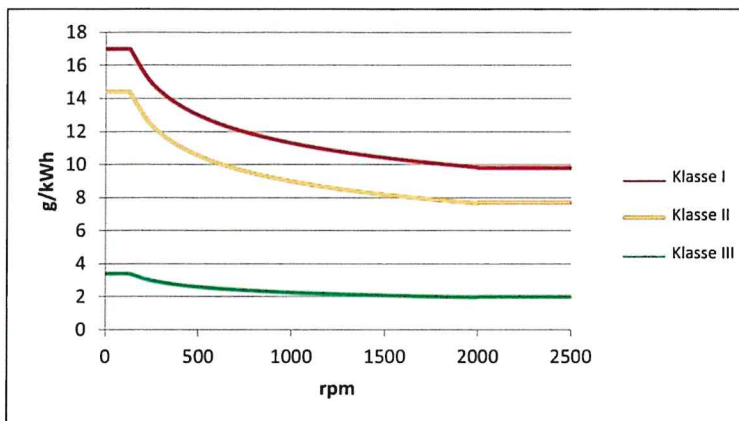
Kvælstofoxider (NOx)

Reglerne om kvælstof fastsætter grænser for udledningen af NOx fra marine dieselmotorer med en ydelse på over 176,6 HK. Grænseværdierne måles i gram NOx pr. kWh og varierer afhængig af motorens omdrejningstal. Kravene er endvidere opdelt i 3 klasser med strengere krav for nyere skibe:

- Klasse I: Gælder for skibe bygget efter 1. januar 2000, men før 1. januar 2011.
- Klasse II: Gælder for skibe bygget efter 1. januar 2011.
- Klasse III: Gælder for skibe bygget efter 1. januar 2016, men kun når de sejler i såkaldte NECA-områder (NOx Emission Control Areas). For

NECA-områder er udpeget senere end 1. januar 2016, gælder kravet kun for skibe bygget efter udpegningen af NECA-området. Der er ikke pt. udpeget NECA-områder i Grønland.

Grænserne for udledning af NO_x for disse klasser er som følger ('rpm' = motorens omdrejningstal):



Hvis der er sket ændringer i et skibs motorisering efter 1. januar 2000, skal skibet i visse tilfælde overholde kravene i Klasse I eller Klasse II. Det gælder også i en række situationer, hvor et skib enten får en ny motor eller får erstattet en eksisterende motor.

Kravene i Klasse I gælder også for visse skibe bygget mellem d. 1 januar 1990 og d. 1 januar 2000, hvis skibets motor(er) har en ydelse over 5000 kW (6793,5 HK) og et cylindervolumen over 90 liter.

Energieffektivitet

Der stilles krav om energieffektivitet på nye og ombyggede skibe over 400 bruttotons (typisk skibe på over 50-60 meter), hvis de sejler uden for grønlandske farvande. Grænserne for CO₂-udledning fra nye og væsentligt ombyggede skibe mindskes i 2015, 2020 og 2025 med op til 10, 20 og 30 procent.

Alle skibe skal have en driftsplan, som holder øje med skibets energieffektivitet. For skibe over 5.000 Bruttotons, skal der indsendes information om skibets brændstofforbrug til FN's Søfartsorganisation.

Flygtige organiske forbindelser (VOC)

Reglerne om flygtige organiske forbindelser (VOC) skal begrænse udslip af VOC'er, såsom benzin- og dieseldampe. Det kræves at bl.a. råolietankskibe skal have en VOC-håndteringsplan, som beskriver skibets håndtering af VOC'er i overensstemmelse med de gældende VOC-krav, herunder hvordan skibet begrænser udledning af VOC'er. Det kræves også, at skibene har et VOC-emissionssystem om bord, hvis de sejler til havne, som stiller krav herom.

Ozonskadelige stoffer

Disse regler forbyder bevidst udledning af ozonlagnedbrydende stoffer, og stiller stadig skrappe krav. Udstyr taget i brug efter 19. maj 2005 må ikke indeholde ozonlagnedbrydende stoffer. Dog må udstyr, der er taget i brug inden 1. januar 2020, fortsat anvende hydrochlorofluorocarbon (HCFC) efter 1. januar 2020. HCFC er også ozonlagnedbrydende, men er langt mindre skadeligt end de ældre stoffer.

Afbrænding af stoffer, herunder affald

Bilag VI kræver at skibe kun afbrænder stoffer ved brug af godkendte forbrændingsanlæg. Samtidig forbydes det at afbrænde en række bestemte stoffer, herunder visse lastrester, polychlorerede biphenyler (PCB), affald med tungmetaller og visse olieprodukter.

Alternative metoder

MARPOL Bilag VI tillader, at der anvendes alternative metoder til at overholde kravene i Bilag VI. Det kan fx tillades, at der anvendes nye typer udstyr, andre procedurer eller alternative brændselolier. Et eksempel er anvendelse af filtre (såkaldte *scrubbers*), der renser skibes udstødning for svovl.

Modtagefaciliteter

Hvis der viser sig et behov, stiller Bilag VI krav om etablering af modtagefaciliteter til håndtering af ozonlagnedbrydende stoffer og rester fra rensning af skibes udstødningsgas. Kravene gælder primært for havne og reparationshavne. Hvis en havn mangler infrastruktur til at håndtere ozonskadelige stoffer og affald fra udstødningsrensesystemer, er den ikke forpligtet til at modtage stofferne.

Luftforureningscertifikat (International Air Pollution Prevention Certificate – IAPP)

Skibe over 400 bruttotons, der sejler til andre lande, skal have et luftforureningscertifikat. Certifikatet skal bl.a. indeholde oplysninger om syn af skibet, skibets alder og længde, samt følgende oplysninger:

- Ozonskadelige stoffer: Information om anlæg med ozonskadelige stoffer, som fortsat må bruges.
- NO_x: Angivelse af skibets motor(er), og information om deres efterlevelse af NO_x-reglerne.
- SO_x: Information om brug af brændstof inden for SECA-områder (SO_x Emission Control Areas).
- VOC-håndtering.
- Afbrænding: Afbrænding af stoffer og materialer, herunder affald, om bord på skibe.
- Alternative metoder: Information om brug af sådanne metoder.

LOVGIVNINGSMÆSSIGE KONSEKVENSER

I dette afsnit beskrives det først, hvad de lovgivningsmæssige konsekvenser vil være, hvis det besluttes at implementere MARPOL Bilag VI. Herefter gives der

en opsummerende oversigt over, hvilke regler de enkelte myndigheder skal gennemføre.

Svovl

En gennemførelse af reglerne om svovl i skibsbrændstof kræver som minimum, at Selvstyret udsteder regler med brændstofkrav gældende for søterritoriet. Departementet for Forskning og Miljø har udarbejdet et udkast til bekendtgørelse om luftforurening fra skibe, som er vedlagt som bilag 1 til dette notat.

Der vil ligeledes skulle udarbejdes svovlregler gældende for EEZ'en. Disse regler vil skulle udstedes af Miljøstyrelsen i Danmark.

Der vil også skulle føres et register over lokale brændstofleverandører, hvilket fx kan gøres ved at offentliggøre en liste over brændstofleverandører på Departementet for Forskning og Miljø's hjemmeside.

NO_x

Ansvar for NO_x-miljøkravene i Klasse I, II og III er placeret hos miljømyndighederne. Det vil derfor være nødvendigt at fastsætte regler for søterritoriet, som afspejler disse krav. Regler herom fremgår af det udkast til luftforureningsbekendtgørelse, der er vedlagt som bilag 1.

For EEZ'en vil der også skulle udarbejdes passende regler om NO_x-kravene, inden Grønlands forbehold kan ophæves. Disse regler vil skulle udstedes af Miljøstyrelsen i Danmark.

De øvrige dele af NO_x-reglerne (herunder kontrolkravene) er placeret hos Søfartsstyrelsen, som har gennemført en række regler i søsikkerhedslovgivningen, der vil skulle sættes i kraft for Grønland.

Energieffektivitet

Ansvar for disse regler er placeret hos Søfartsstyrelsen. Det skal derfor sikres, at Søfartsstyrelsens regler også gælder for de grønlandske farvande.

VOC'er

Miljømyndighederne skal lave regler om at olietankskibe, som transporterer råolie, samt i et vist omfang gastankskibe, skal have en VOC-håndteringsplan om bord. Der skal også fastsættes regler om, at skibene skal have et VOC-emissionssystem, hvis de sejler til havne, hvor der stilles krav om et sådant anlæg.

Der er i 2018 fastsat regler herom i den danske bekendtgørelse om luftforurening fra skibe. Miljøstyrelsen vil skulle sikre, at disse regler også gælder for EEZ'en omkring Grønland. Tilsvarende regler er endvidere blevet indføjet i udkastet til luftforureningsbekendtgørelse, som fremgår af bilag 1.

Ozonskadelige stoffer

Reglerne om ozonskadelige stoffer er allerede gennemført i havmiljølovgivningen for søterritoriet, bortset fra krav vedrørende modtageanlæg. Der vil derfor blot skulle fastsættes regler herom i havmiljølovgivningen gældende for EEZ'en.

Afbrænding af stoffer, herunder affald

I havmiljøloven for søterritoriet er der allerede gennemført regler om afbrænding af stoffer om bord på skibe i form af et generelt forbud, med visse undtagelser. Reglerne lever op til Bilag VI.

I EEZ'en er der ligeledes indført et generelt forbud mod afbrænding med enkelte undtagelser. Dog mangler der visse af de specifikke krav og forbud, som er sat i kraft for søterritoriet. Der vil derfor være behov for at indføre enkelte nye regler om afbrænding af stoffer i EEZ'en.

Da de anlæg, der benyttes til afbrænding om bord på skibe, skal godkendes af Søfartsstyrelsen, vil det skulle sikres, at Søfartsstyrelsens regler herom også gælder for havet omkring Grønland.

Alternative metoder

Hvis Grønland tiltræder Bilag VI, bør der sikres adgang til brug af tilgængelige alternative metoder. En regel herom findes allerede i det vedlagte udkast til luftforureningsbekendtgørelse. For fuldt ud at gennemføre denne del af Bilag VI, vil de danske myndigheder ligeledes skulle give adgang til brug af alternative metoder i EEZ'en.

Modtagefaciliteter

Der findes ikke reparationshavne i Grønland, men alene adgang til at få et skib på værft i Nuuk. Der findes heller ikke ophugningspladser eller andre steder, hvor ozonskadelige stoffer bliver afleveret.

Da Bilag VI kun taler om etablering af tilstrækkelige modtagefaciliteter for rester fra rensning af skibes udstødningsgas og for ozonskadelige stoffer, kunne det overvejes ikke at stille krav om etablering sådanne modtagefaciliteter. Hvis det besluttes at implementere Bilag VI i Grønland, kan det derfor overvejes kun at etablere modtagefaciliteter, hvis erhvervet gør det klart, at der er behov for sådanne faciliteter. Det skal også kun være såfremt den eller de berørte havne allerede har industriel infrastruktur af en tilstrækkelig størrelse til, at sådanne modtagefaciliteter kan drives på passende vis.

Overordnet set anbefales det, at der ved en eventuel implementering af Bilag VI anlægges en afventende tilgang i forhold til etablering af modtagefaciliteter. Det anbefales samtidig, at det i forbindelse med en eventuel offentlig høring undersøges, om erhvervet ser behov for etablering af modtagefaciliteter.

Luftforureningscertifikater

Luftforureningscertifikater hører til Søfartsstyrelsens ressortområde. Det skal derfor sikres, at Søfartsstyrelsens regler om disse certifikater gælder for havet omkring Grønland.

Søfartsstyrelsens kontrol med reglerne i Bilag VI

Søfartsstyrelsen skal sikre at kontrolreglerne, som er gennemført i Søfartsstyrelsens lovgivning, sættes i kraft for Grønland. Det skal herunder sikres, at reglerne om syn af skibe hjemmehørende i Danmark og Grønland, såvel som kontrollen med skibes luftforurenings-dokumenter, gælder for Grønland.

Lovgivning på råstofområdet

Råstofmyndighederne skal sikre miljøreglerne på råstofområdet lever op til kravene MARPOL Bilag VI. Det betyder kort sagt, at der skal stilles de samme miljøkrav på råstofområdet som på miljøområdet.

Oversigt over lovændringer, der er nødvendige for at implementere MARPOL Bilag VI

På baggrund af ovenstående gennemgang oplyses her de regler, der skal fastsættes af de grønlandske myndigheder og af rigsmyndighederne, for at implementere MARPOL Bilag VI i Grønland.

Den grønlandske havmiljølovgivning for søterritoriet

Departementet for Forskning og Miljø skal sikre, at følgende regler er gældende for det grønlandske søterritorium. Det angives i parentes, om reglerne er sat i kraft allerede, om de er indarbejdet i Departementets udkast til bekendtgørelse om luftforurening, jf. Bilag 1, eller om de er udestående:

- Gradvis strengere krav til ozonskadelige stoffer (*er sat i kraft*).
- Krav vedrørende afbrænding af stoffer, herunder affald (*er sat i kraft*).
- Grænse for svovlindholdet i skibes brændstoffer (*udkast er lavet*).
- Reduktion af skibes udledning af kvælstof (NO_x) (*udkast er lavet*).
- Reduktion af tankskibes udledning af flygtige organiske forbindelser (VOC) (*udkast er lavet*).
- Adgang til brug af alternative metoder til overholdelse af kravene i Bilag VI (*udkast er lavet*).
- Regler, som muliggør etablering af modtagefaciliteter for ozonskadelige stoffer og rester fra skibes udstødningsgas – hvis det viser sig nødvendigt (*udkast er lavet*).
- Offentliggørelse af liste over brændstofleverandører i Grønland (*udestående*).

Den grønlandske råstoflovgivning

Råstofmyndighederne skal sikre, at nedenstående regler er gennemført i råstoflovgivningen. Mens Bilag VI generelt overholdes på råstofområdet, er Miljøstyrelsen for Råstofområdet ved at udarbejde nye bekendtgørelser, som blandt andet forventes at gøre disse regler til egentlige lovkrav på råstofområdet:

- Gradvis strengere krav til ozonskadelige stoffer.
- Krav vedrørende afbrænding af stoffer, herunder affald.
- Grænse for svovlindholdet i skibes brændstoffer.
- Reduktion af skibes udledning af kvælstof (NO_x).
- Begrænsning af tankskibes udledning af flygtige organiske forbindelser (VOC), fx benzindampe.
- Mulighed for brug af alternative metoder til overholdelse af kravene i MARPOL Bilag VI.
- Regler, som muliggør etablering af modtagefaciliteter for ozonskadelige stoffer og rester fra skibes udstødningsgas – hvis det viser sig nødvendigt.
- Offentliggørelse af liste over brændstofleverandører i Grønland, og løbende opdatering heraf.

Den danske havmiljølovgivning for EEZ'en

Miljø- og Fødevarerministeriet skal sikre, at følgende regler er gældende i EEZ'en omkring Grønland:

- Gradvise strengere krav til ozonskadelige stoffer.
- Krav vedrørende afbrænding af stoffer, herunder affald.
- Grænse for svovlindholdet i skibes brændstoffer.
- Reduktion af skibes udledning af kvælstof (NO_x).
- Begrænsning af tankskibes udledning af flygtige organiske forbindelser (VOC), fx benzindampe.
- Mulighed for brug af alternative metoder til overholdelse af kravene i MARPOL Bilag VI.

Den danske søsikkerhedslovgivning:

Søfartsstyrelsen skal sikre, at følgende regler er gældende på søterritoriet og i EEZ'en:

- Krav om luftforureningscertifikater med oplysninger om skibets overholdelse af Bilag VI.
- Visse krav vedrørende skibes udledning af kvælstof (NO_x), herunder især kontrolkrav.
- Krav om forbedret energieffektivitet – lavere CO₂-udledning fra nye/ombyggede skibe.
- Godkendelse af anlæg, der benyttes til afbrænding om bord på skibe.
- Mulighed for brug af alternative metoder til overholdelse af kravene i MARPOL Bilag VI.
- Regler vedrørende kontrol med skibes overholdelse af Bilag VI, herunder regler om syn af skibe og regler om kontrol af luftforureningsdokumenter.

ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

De administrative byrder for myndigheder og erhverv omfatter bl.a. udstedelse af certifikater, der viser at et skib overholder reglerne i Bilag VI, samt syn af skibe med henblik på at kontrollere, om reglerne er overholdt. Tilsynet forventes håndteret sammen med det eksisterende tilsyn på havmiljøområdet.

De dele af Bilag VI, der stiller krav om bl.a. løbende papirkontrol, hører i væsentlig grad under Søfartsstyrelsens ressort, og vil derfor ikke medføre administrative byrder for Selvstyret.

I henhold til den eksisterende arbejdsdeling under Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, er kontrollen med overholdelse af loven formelt pålagt Forsvaret og Politiet. Politiet og især Arktisk Kommando varetager hovedparten af kontrollen, herunder den mere praktiske kontrol, såsom generel overvågning ude på havet og inspektioner m.v. om bord på skibe. Den del af kontrollen, som varetages af Selvstyret (i praksis Departementet for Forskning og Mijlø), består primært i at udføre administrativt tilsyn – det vil sige de dele af kontrolopgaverne, som ikke kræver en generel, løbende fysisk tilstedeværelse.

På grund af denne arbejdsdeling, vurderes en implementering af Bilag VI primært at medføre følgende administrative opgaver for Selvstyret:

- Samarbejde og koordinering med de øvrige myndigheder, der sammen med Selvstyrets myndigheder er ansvarlige for kontrol på havmiljøområdet.
- Eventuel inddragelse i konkrete sager, der begynder hos Arktisk Kommando eller Politiet, men hvor Selvstyret og tilsynsmyndighederne finder det passende, at Selvstyret deltager.
- Bidrag til udførelse af administrativt tilsyn.
- Håndtering af spørgsmålet om eventuel etablering af modtagefaciliteter.
- Håndtering af lister og prøver vedrørende brændstofforsyning.
- Råstofmyndighedernes håndtering af miljøreglerne i Bilag VI, for så vidt angår råstofområdet.

Mens det må forventes, at Bilag VI vil medføre nye administrative opgaver, forventes disse opgaver at være forholdsvis begrænsede og i øvrigt sammenlignelige med de administrative opgaver forbundet med efterlevelse af andre internationale regler.

I forhold til erhvervet, vil det have væsentlig betydning, at der er tale om regler, der allerede i vidt omfang gælder i resten af verden. En forøget administrativ byrde vil derfor primært være noget som skibe i rent grønlandsk sejlads vil mærke, mens skibe i international sejlads vil være underlagt Bilag VI på åbent hav og i udlandet og dermed allerede underlagt de administrative krav, der følger af Bilag VI.

Da Bilag VI er rettet mod skibsfarten, forventes der ikke særskilte administrative byrder for borgerne.



Frednings- og Miljøudvalget
Inatsisartut

Ilanngussaq 2
Bilag

Svar på skriftlige spørgsmål vedr. pkt. 159 – MARPOL-konventions Bilag VI

Brevdato: 30-10-2021
Sagsnr.: 2021 - 19236
Akt-id: 18337488

Postboks 1614
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 34 54 10
E-mail: pan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Frednings- og Miljøudvalget har den 27. oktober 2021 fremsendt spørgsmål vedrørende pkt. 159 – MARPOL-konventions Bilag VI. Udvalgets spørgsmål er gengivet nedenfor efterfulgt af mine svar.

1. Hvilke parter er blevet opfordret til at afgive høringsvar til forslaget?

Svar: I forbindelse med den offentlig høring i november/december 2020 blev følgende parter direkte orienteret om høringen: Arktisk Kommando, Royal Greenland, Polar Sea food, Royal Arctic Line, samtlige kommuner, Miljøstyrelsen for Råstoffer, daværende Departementet for mineralske Råstoffer, daværende Departement for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi, daværende Departementet for Boliger, Infrastruktur og Ligestilling.

Det kan yderligere oplyses, at erhvervet og myndigheder i efteråret 2015 blev spurgt om deres holdning til en implementering af Bilag VI, herunder for at afklare, hvor mange skibe der ville blive ramt af de nye regler, hvor mange skibe der udelukkende sejler i grønlandske farvande, og hvad de forventede økonomiske konsekvenser for hvert enkelt skib ville være. Denne proces viste, at erhvervet er positivt indstillet over for en implementering af Bilag VI, men førte ikke til afgivelse af konkrete oplysninger om de økonomiske konsekvenser. Der henvises til omtalen af denne høring nedenfor i svaret på spørgsmål 3.

2. Hvor mange skibe efterlever allerede bestemmelserne i konventionen? a. Hvor mange af disse sejler med scrubberanlæg?

Svar: Skibe, som sejler ud af grønlandske farvande skal allerede i dag overholde MARPOL Bilag VI. Der henvises i øvrigt til svaret på spørgsmål 3 nedenfor. Departementet har ikke kendskab til, hvor mange skibe, der bruger scrubbere, men kan som eksempel nævne at de af RALs skibe, der sejler udenfor 3 sømil har scrubbere.

- 3. Hvor mange skibe vil skulle leve op til bestemmelserne i konventionen, såfremt det territoriale forbehold ophæves?**
- a. Naalakkersuisut anslår, at disse skibe vil få nye udgifter. Hvor store vil disse udgifter være?**

Svar: Dette vides ikke med sikkerhed. Høringssvarene fra 2015 giver dog en vis overordnet indikation af, hvor mange skibe det drejer sig om. Nedenfor opsummeres de bemærkninger fra 2015-høringen, som belyser dette spørgsmål i et vist omfang.

Royal Arctic Line svarede, at de fleste af deres skibe allerede overholder Bilag VI, men at ikrafttrædelse af kravet om højst 0,5 % svovl i olien vil have negative økonomiske konsekvenser for de skibe, som sejler på HFO. Naalakkersuisut bemærker hertil, at dette i høj grad gælder, uanset om Grønlands forbehold bliver ophævet. RAL bemærkede endvidere, at 4 af RAL's skibe vil få udgifter til fremskaffelse af typedokumentation og udstedelse af certifikater.

Royal Greenland svarede, at det er deres politik at overholde kravene i Bilag VI, selvom Grønland ikke har ophævet forbeholdet.

Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) svarede, at Bilag VI gælder for langt størstedelen af deres operatører, og at de ikke kender operatører, som ikke følger Bilag VI.

Det blev også udtrykt i høringen, at der havde været problemer med at sælge skibe til udlandet, fordi de ikke efterlever Bilag VI.

Imarsionermik Ilinniarfik (Grønlands Maritime Center), bemærkede at implementering af internationale søfartsregler i Grønland styrker den maritime klynge, og omvendt, at undtagelser hertil gør det sværere for redere at sejle under grønlandsk flag.

Miljøstyrelsen for Råstofområdet bemærkede, at en gennemførelse af Bilag VI ikke vil have konsekvenser for offshore aktiviteter på råstofområdet, da Bilag VI allerede benyttes ved miljøgodkendelser på råstofområdet.

Vedrørende spørgsmål 3a, så er der ikke lavet beregninger heraf for så vidt angår grønlandske skibe. Der er heller ikke modtaget konkrete oplysninger om udgifterne fra erhverv eller andre myndigheder i forbindelse med de ovenfor nævnte høringer. Høringerne har ikke givet anledning til at tro, at der vil være markante udgifter forbundet med at ophæve det territoriale forbehold.

- 4. Såfremt forslaget vedtages på nærværende Inatsisartutssamling, hvornår forventer Naalakkersuisut da, at det territoriale forbehold for konventionen ophæves for Grønland?**

- a. **Vil Naalakkersuisut sikre, at perioden mellem forslaget vedtagelse og konventionens ikrafttræden vil give skibe, der ikke tidligere har været omfattet af ordningen, tiltrækkelig mulighed for at efterleve konventions bestemmelser?**

Svar: Der er udarbejdet et udkast til luftforureningsbekendtgørelse gældende for søterritoriet. Hvis Inatsisartut beslutter at forbeholdet skal ophæves, forventes det at denne bekendtgørelse kan være færdiggjort og sat i kraft inden for et år.

Der skal også laves nye danske regler for den eksklusive økonomiske zone. Det vides ikke, hvor hurtigt disse regler kan vedtages, men ovennævnte udkast til bekendtgørelse om luftforurening for søterritoriet forventes at lette de danske myndigheders arbejde med at lave regler for den eksklusive økonomiske zone. Tidspunktet for ophævelse af forbeholdet afhænger derfor til dels af, hvor hurtigt de danske regler kan blive udarbejdet. De danske myndigheder vil blive kontaktet med henblik på koordinering af regelarbejdet.

I forbindelse med en offentlig høring af udkastet til luftforureningsbekendtgørelse vil erhvervet blive bedt om at kommentere på behovet for en passende frist til at leve op til reglerne. Eventuelle høringssvar vil blive inddraget i vurderingen af, hvornår reglerne bør træde i kraft.

5. Hvorledes vil der blive ført kontrol med, at skibene overholder bestemmelserne i konventionen?

Svar: Kontrol med overholdelse af reglerne vil ske efter de gældende regler i havmiljøloven for søterritoriet, som anvendes ved kontrol med de eksisterende krav rettet mod skibe. Disse regler omfatter bl.a. det løbende tilsyn, som udføres i samarbejde mellem Arktisk Kommando, Politiet og Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen



Kalistat Lund



Frednings- og Miljøudvalget
Inatsisartut

Ilanngussaag 3
Bilag

Svar på opfølgende skriftlige spørgsmål vedr. pkt. 159 MARPOL Konventionens Bilag VI

Brevdato: 03-11-2021
Sagsnr.: 2021 - 3237
Akt-id: 18395601

Postboks 1614
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 34 54 10
E-mail: pan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Frednings- og Miljøudvalget har den 3. november 2021 fremsendt opfølgende spørgsmål vedrørende vedr. pkt. 159 MARPOL Konventionens Bilag VI. Udvalgets spørgsmål er gengivet nedenfor efterfulgt af mit svar.

1. Hvad vurderer Naalakkersuisut, at omfanget og størrelsen af de konsekvenser, særligt økonomiske, vil være for de skibe, der på nuværende ikke lever op til bestemmelserne i konventionen, såfremt det territoriale forbehold for konventionen ophæves?

Svar: I forbindelse med den offentlige høring af beslutningsforslaget samt dialog med branchen, vurderes der ikke at være væsentlige økonomiske konsekvenser ved at ophæve det territoriale forbehold for MARPOL Konventionens Bilag VI.

Polar Oil oplyser, at de ikke længere sælger HFO i Grønland, og at det sidste salg af HFO fandt sted i juni 2020. Departementet er ikke bekendt med at der foregår andet salg af HFO i det grønlandske søterritorium. Grønlandske skib vil altså skulle sejle til udlandet, hvis de ønsker at tanke HFO. Sejlads til udlandet vil imidlertid betyde, at skibet allerede skal overholde MARPOL Bilag VI, herunder svovlkravene, så snart det forlader grønlandske farvande. Dette gælder uanset om Grønland tiltræder MARPOL Bilag VI eller ej.

På denne baggrund udledes det, at der ikke længere er skibe, som udelukkende sejler i grønlandske farvande, som gør brug af HFO. En ophævelse af forbeholdet for MARPOL Bilag VI vil derfor ikke have nogen økonomiske konsekvenser for så vidt angår kravene til svovl i skibes udstødningsgasser.

Det vurderes, at kravene til svovlreduktion i skibes udstødningsgasser udgør langt den største økonomiske konsekvens ved reglerne i MARPOL Bilag VI. Det skyldes at brændstofudgifter udgør den største udgiftspost for skibsfarten (op til 50-60% af de samlede udgifter), mens det vurderes, at de øvrige krav i MARPOL Bilag VI i langt mindre grad økonomisk vil påvirke skibsfarten.

I forhold til de øvrige regler i MARPOL Bilag VI, kan det fremhæves, at flere af disse allerede er gennemført i den havmiljølov for søterritoriet, som trådte i kraft

i 2017. Denne lov indeholder således allerede følgende regler, som implementerer dele af MARPOL Bilag IV.

- § 31: Krav om anvendelse af godkendte forbrændingsanlæg ved afbrænding af normaldriftsaffald, såvel som andre krav vedrørende afbrænding om bord på skibe.
- § 32, stk. 1. Forbud mod bevidst udledning af ozonlagnedbrydende stoffer fra skibe, herunder udledning, der sker som led i vedligeholdelse, reparation eller bortskaffelse af systemer eller udstyr.
- § 32, stk. 3: Krav om at installationer taget i brug efter den 19. maj 2005 ikke må indeholde ozonlagnedbrydende stoffer. Dog må hydrochlorofluorocarbon (HCFC) anvendes i installationer på disse skibe, når de er taget i brug inden den 1. januar 2020.

Disse dele af MARPOL Bilag VI er altså allerede gennemført i Grønland.

De udestående regler i MARPOL Bilag VI, som skal implementeres hvis forbeholdet ophæves, består af følgende:

- VOC-styringsplaner for tankskibe, som sejler med råolie

Departementet vurderer ikke at disse regler vil have nogen økonomiske konsekvenser. Departementet har ikke kendskab til nogen olietankskibe, som udelukkende sejler i grønlandske farvande. Endvidere vil eventuelle olietankskibe, der måtte være involveret i råstofaktiviteter, være omfattet af råstoflovgivningen, som allerede kræver overholdelse af MARPOL Bilag VI.

- Begrænsning af NOX-udledninger

Grænseværdierne for NOX i udstødningsgassen fra skibe stiller primært krav til nyere skibe, og gælder kun for skibe med en ydelse over 130kW (knap 177 HK). Reglerne forventes bl.a. af den grund at have begrænsede konsekvenser. Siden 2015 har Departementet gjort gentagne forsøg på at fremskaffe detaljerede informationer om bl.a. de økonomiske konsekvenser af NOX-reglerne. Det eneste detaljerede svar, som blev modtaget, kom fra Royal Arctic Line, hvori det blev anført, at der ikke forventedes udgifter som følge af disse regler, enten fordi RAL's skibene har motorer under 130kW, eller fordi skibene allerede opfylder kravene i Bilag VI.

- Regler om svovlindholdet i brændstoffer.

Departementet henviser til svaret fra Polar Oil, hvoraf det fremgår, at der ikke længere sælges HFO i Grønland, hvorfor der ikke vil være økonomiske konsekvenser her.

På baggrund af ovenstående supplerende oplysninger vurderes det forsat, at de økonomiske konsekvenser ved en ophævelse af forbeholdet for MARPOL Bilag VI vil være ganske begrænsede.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen



Kalistat Lund