



08. marts 2012

FM 2012/59

Jeg fremsætter hermed følgende beslutningsforslag i henhold til § 33 i Forretningsordenen for Inatsisartut:

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at udarbejde en redegørelse om fordele og ulemper ved regler, der begrænser svovlindholdet i skibes udledning indenfor den grønlandske 3-sømilegrænse. Redegørelsen skal forholde sig til de økonomiske og miljømæssige fordele og ulemper ved en sådan begrænsning for henholdsvis erhvervslivet og det offentlige,

(Medlem af Inatsisartut, Naaja Nathanielsen, Inuit Ataqatigiit)

Begrundelse

Den maritime trafik er på verdensplan en meget stor bidragsyder til udledning af CO₂. Mange steder i verden har man taget lovgivningsmæssige skridt for at begrænse forureningen fra den maritime trafik.

Med hensyn til brugen af tung brændstof (heavy fuel) har man for eksempel forbudt brugen af denne i Antarktisk. Det samme har man gjort i Svalbard gældende for deres 3 største nationalparker.

Andre steder har man fokuseret på at reducere svovlindholdet i skibenes udledning. FN's maritime organisation (IMO) anbefaler, at de enkelte lande opretter såkaldte "Emission Control Areas", der er zoner med strengere krav til, hvor meget svovl, der må udledes i luften fra skibene. Rederne gives en årrække til at omstille sig til kravene og herefter reduceres den tilladte mængde svovl i udledningen yderligere over en periode. Sådanne områder kendes i dag i Det baltiske hav, Nordsøen og i amerikanske og canadiske farvande. I USA havde man beregnet, at de strengere miljøkrav ville kunne redde 8.300 liv, idet de amerikanske byer nær trafikerede havne har en øget forekomst af sundhedsskader som astma og kræft¹.

Jeg foreslår, at det udarbejdes en redegørelse, der vurderer, hvilke miljømæssige og økonomiske konsekvenser det vil have at indføre en sådan "Emission control area" indenfor den grønlandske 3 sømile -grænse. Det må forventes, at skrapere krav til niveauet af skibenes svovludledning vil have nogle økonomiske effekter, både positive og negative. I første omgang må branchen forventes at have udgifter forbundet med at imødegå de skrapere krav. Modsat kan der måske forventes en positiv effekt på vores nationale CO₂ regnskab, der i dag koster os penge til opkøb af CO₂ kvoter i udlandet.

Det skal bemærkes, at forslaget alene forholder sig til begrænsning af svovlindholdet i skibenes udledning og ikke til, hvilken type brændstof, der må anvendes. Derfor vil det fortsat være muligt at benytte heavy fuel indenfor den grønlandske 3-sømilegrænse, selvom redegø-

¹ Kilde: Ingeniøren, 22/12 2010

relsen måtte munde ud i en anbefaling om en begrænsning af svovlindholdet i skibenes udledning.

De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Udarbejdelsen af redegørelsen vil skønsmæssigt lægge beslag på en ¼ af et Djøf årsværk (500.000 kr)

De økonomiske og administrative konsekvenser for det private erhvervsliv

Ingen.

De økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne

Ingen.