



Notat

MARPOL Bilag VI

Brevdato: 04-08-2021
Sagsnr.: 2018 - 22483
Akt-id: 14747450

Indledning

Følgende notat gennemgår MARPOL-konventionens Bilag VI. Notatet giver en kort gennemgang af MARPOL-Konventionens Bilag VI og beskriver de økonomiske konsekvenser ved tiltrædelse af Bilag VI. Udover følgende notat er der også udarbejdet en mere dybdegående gennemgang af konventionens bilag, hvor konventionens krav og de lovgivningsmæssige konsekvenser vil blive gennemgået.

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

Baggrund

MARPOL-konventionen er en international konvention under FN's Søfartsorganisation IMO, der indeholder regler om begrænsning af skibes forurening af havet. Konventionen er udarbejdet under en international konference om havforurening afholdt i 1973.

MARPOL-konventionen har til formål at forebygge og minimere forurening fra skibe, både fra rutinemæssige driftsoperationer og uheld. Konventionen indeholder reguleringer i 6 forskellige bilag. Bilag I om Olie, Bilag II om Kemikalier, Bilag III om Emballeret farligt gods, Bilag VI om Spildevand, Bilag V om affald og Bilag VI om luftforurening. Kun MARPOL-konventionens Bilag I og II er obligatoriske, mens det står de enkelte lande frit, om de vil tiltræde de øvrige bilag. Grønland har forbehold for Bilag IV og Bilag VI.

På nuværende tidspunkt er 95 % af verdenshandelsflåden underlagt reglerne i Bilag VI, og Bilag VI nyder således bred tilslutning rundt omkring i verden.

MARPOL-konventionens Bilag VI sætter grænser for udledningen af svovl fra skibe. Konventionen har derfor til hensigt at nedbringe udledningen af svovl. Udledning af svovl til luften kan blandt andet forværre hjerteproblemer og føre til skader på lungerne. Det kan ligeledes føre til syreregn og forsuring af miljøet, hvilket blandt andet kan skade planter og beskadige fiskebestanden. Svovl i brændstof kan tillige føre til dannelse af skadelig partikelforurening.

Bilag VI indeholder grænseværdier for mængden af svovl i skibes brændstoffer. Bilag VI giver mulighed for at bruge HFO kombineret med rensning af udstødningsgassen. Denne løsning forventes at kunne bruges, frem til et forbud mod brug og transport (i tanke) af HFO der forventes træder i kraft i 2029.

Herudover indeholder Bilag VI en række andre regler om luftforurening fra skibe. Alt i alt stiller Bilag VI følgende krav, som skal sikre en reduktion i luftforurening fra skibe:

- Grænseværdier for svovlindholdet i skibes brændstoffer.
- Krav om reduceret udledning af kvælstof (NO_x) i skibes udstødning.
- Etablering af visse modtagefaciliteter forbundet med luftforurening.
- Reduktion af skibes energiforbrug.
- Afbrænding af affald på havet.
- Krav om håndtering og udledning af ozonskadelige stoffer.
- Krav om udledning af flygtige organiske forbindelser (VOC'er).

Bilag VI indeholder også en række dokumentationskrav og krav til myndighedernes håndhævelse, der skal sikre, at reglerne får den ønskede effekt.

Bilag VI's forbud mod udledning af ozonskadelige stoffer og afbrænding af affald på havet er allerede blevet gennemført på søterritoriet. Derimod er de øvrige regler i Bilag VI ikke gennemført i Grønland.

Økonomiske konsekvenser

Dette afsnit ser på, hvilke økonomiske konsekvenser en implementering af MARPOL Bilag VI vil kunne medføre. 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.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

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

Der kan også være udgifter til brugerbetaling, hvis et givent skib har brug for at aflevere for eksempel ozonlagnedbrydende stoffer til en modtageordning.

Samtidig kan det forventes, at reglerne om energieffektivitet medfører reduceret brændstofforbrug til gavn for erhvervet generelt.

En implementering af Bilag VI forventes ikke at medføre en konkurrenceforvridning til fordel for udenlandske skibe, da udenlandske skibe i høj grad må forventes allerede at være underlagt Bilag VI, da 95 % af verdensflåden har tiltrådt konventionen.

Grønlandske skibe, der sejler internationalt, vil allerede i høj grad skulle overholde Bilag VI, hvorfor disse ikke vil blive pålagt nye udgifter. Dette gælder især for Royal Arctic Lines skibe. 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.

Økonomiske konsekvenser for Selvstyret

Da erhvervet allerede i vidt omfang har udtrykt, at de overholder reglerne i Bilag VI, forventes der ikke væsentlige skatte- og afgiftsmæssige konsekvenser som følge af en implementering af Bilag VI. Det er således sandsynligt, at konsekvenserne af Bilag VI allerede har slået igennem i skatte- og afgiftsindtægterne.

Økonomiske konsekvenser for Borgerne

Som anført ovenfor i afsnittet om de økonomiske konsekvenser for erhvervet, vil en række af konsekvenserne for erhvervet sandsynligvis være uundgåelige, uanset om forbeholdet for Bilag VI opretholdes. Da transport af varer til Grønland hovedsageligt sker med skibe, som skal overholde Bilag VI under sejlads i udlandet og på åbent hav, vil de fleste meromkostninger for borgerne endvidere sandsynligvis være uundgåelige. Konsekvenserne forventes derfor at være slået delvist igennem i de nuværende forbrugerpriser – eller at blive indregnet i fremtiden, uanset om Bilag VI implementeres.

Det forventes derfor kun at være omkostningerne for de dele af erhvervet, som ikke frivilligt vil overholde i Bilag VI, der kan føre til prisstigninger, som kunne undgås ved ikke at implementere Bilag VI.

Økonomiske konsekvenser på råstofområdet

På råstofområdet kræves det allerede, at MARPOL Bilag VI overholdes. En ophævelse af Grønlands forbehold forventes derfor ikke have nye økonomiske konsekvenser på råstofområdet.