



Utvalgsforslag om flammepunkt for marint diesel

1. Utvalgets forslag

Næringsutvalget foreslår at

Nordisk råd rekommanderer de nordiske lands regjeringer

at de med utgangspunkt i forliggende risikoanalyser samordner sin holdning til regler om flammepunkt for diesel

at de arbeider for at samme regler gjelder for flammepunkt for marint diesel som for alminnelig veidiesel

2. Bakgrunn

Fra 1. januar 2015 skjerptes kravene om svovelinnholdet i utslipp fra skipsfarten i Østersjøen, Nordsjøen og Den engelske kanal, samt kystområder i Nord-Amerika. Innholdet senkes fra en nivå på 1 % til 0,1 %. Utenfor disse områder skjerpes kravene først fra 2020, og da kun til 0,5 % svovel-innhold. Som alternativ til lavere svovelinnhold i selve brenselet kan skip ha rensningsanlegg som gir samme standard.

Ved nye regler ventes renseanlegg, nye teknologier eller alternativ brensel både å forbedre miljø og helbred i Østersjøen. Baksiden er merkostnader ved sjøtransport. De nye kravene er derfor en utfordring for landene rundt Østersjøen. Industriene i disse landene er utsatte for konkurranse på det globale markedet, og transportkostnader har konsekvenser for konkurranseposisjonen når ikke andre områder, som de konkurrer med, er underlagt de samme strenge krav. Alle nordiske land vil i noen grad bli påvirket av de nye kravene, men for Finland og Sverige er utfordringen størst.

I 2013 undersøkte Nordisk råd de utfordringer som de respektive nordiske land står overfor pga. svoveldirektivet, og hva Norden i fellesskap kunne gjøre for å lette tilpasningen til de nye regler. På Nordisk råds sesjon i Oslo i oktober 2013 ble det vedtatt flere rekommandasjoner om tiltak for

å lette implementeringen av EUs svoveldirektiv (Rek. 36/2013, 37/2013, 38/2013 og 20/2013).

Nordisk Råd

Et fellesmøte i Miljø- og naturressursutvalget og Næringsutvalget i september 2014 behandlet meddelelse fra regjeringene angående rekommandasjonen. Utvalget var ikke tilfreds med tilbakemeldingen fra de nordiske lands regjeringer. Men i lys av at svoveldirektivet trer i kraft i starten av 2015 anså utvalget at det ikke var hensiktsmessig å opprettholde rekommandasjonen. Derfor besluttet utvalget å anbefale at Nordisk råd på sesjonen i Stockholm 2014 anser rekommandasjonen som ferdigbehandlet for Rådets del. På et punkt mente utvalgene dog, at det fortsatt kunne være hensiktsmessig å ha fokus på fra Rådets side. Nemlig at de nordiske land arbeider for at samme regler gjelder for flammepunkt for marint diesel som for alminnelig diesel. Det var enighet om at ta dette aspektet opp i et utvalgsforslag.

A 1641/næring

Fremlagt av:
Næringsutvalget

J.nr. 14-00259-8

I en rapport¹ som en arbeidsgruppe bestående av medlemmer fra de nevnte utvalg utarbeidet i 2013 står følgende:

Som alternativ till dagens primära bränsle inom sjöfarten, tjockolja, kunde man i ökande grad övergå till marint diesel. Marin diesel är dock betydligt dyrare än tjockolja, och dessutom är risken överhängande att priset på marint diesel ökar kraftigt i framtiden. För att reducera pressen på priset på marint diesel, skulle man kunna sänka kravet på flampunkten för marint diesel, från dagens 60 grader C till 52 grader C, så som den är för vanlig väg diesel. En övergång från särskild marin diesel, till vanlig diesel inom sjöfarten, skulle dessutom utjämna konkurrensförhållandena mellan vägtransporter och sjötransporter. I takt med att alltmer skifferolja utvinns, och bilparken övergår till el, kommer också priset och efterfrågan på diesel att minska, till förmån för sjöfarten. Långsiktigt är dock diesel förbränning inte det optimala drivmedlet ur miljösynpunkt.

I regjeringens meddelelse til Nordisk råd i 2014 om flammepunkts rekommandasjon (Rek 36/2013) står følgende:

Transportstyrelsen i Sverige överväger att utreda flampunkten för marin diesel och vanlig diesel eftersom det skulle ha en positiv inverkan på bränsletillgången, miljönyttan och bränslekvalitén. Ett sådant ställningstagande måste dock föregås av en säkerhetsanalys.

Flampunkten är även en kostnadsfråga och anknyten till tillgängligheten av rätt typ av bränsle i de europeiska hamnarna. En regulation av flampunkten är därtill anknyten till IMO/SOLAS-regelverket.

Danmarks Rederiforening gennemførte i 2012 en undersøgelse, konkluderede, at kravet til diesel, som anvendes på skibe, uden forøget risiko om bord kan harmoniseres med reglerne for biler. Skibsfarten vil på den måde få adgang til et langt større udbud af diesel, som oven i købet opfylder de kommende svovlkrav.

En ændring vil kræve en ændring af SOLAS-reglerne.

Utgangspunkt for dette forslaget er vurderingen at begrenset tilbud av diesel og høye priser vil kunne bli en stor utfordring for rederiene. Utvalgene konkluderte derfor at det er et uheldig og unødvendig hinder at regler om flammepunkt er forskjellige for marint diesel og alminnelig veidie-

¹ Rapport fra Nordisk råds Arbeidsgruppe for svoveldirektivet, Implementeringen av EUs svoveldirektiv, konsekvenser og muligheter i Norden, august 2013.

sel, og at ovennevnte meddelelse fra regjeringene ikke skaper noen klarhet om hvilken politikk de nordiske land vil føre i saken.

Nordisk Råd

3. Høring

Utskottsforslaget har varit ute på remiss i länderna, med frist den 12 januari 2015. Svar har inkommit från följande: Norges Rederiforbund, Søfartsstyrelsen (Dk), Danmarks Erhvervs- og Vækstministerium, sekretariatet for ministeren for nordisk samarbejde (Dk), Ålands Landskapsregering, Rederierna i Finland, Miljøstyrelsen (Dk), Nærings- og fiskeridepartementet och Sjøfartsdirektoratet i Norge, Dansk Industri, Dansk Erhverv. Från Sverige har inga remissvar inkommit.

A 1641/næring

Fremlagt av:
Næringsutvalget

J.nr. 14-00259-8

I remissvaren framgår att ingen avråder från att flampunkten för marint diesel sänks, men Norges Rederiforbund menar att man först bör genomföra en grundlig säkerhetsanalys, för att säkerställa att säkerheten för mannskap och skepp inte sänks nämnvärt. Man pekar i sammanhanget på att maskinrummen i skepp som seglar i tropiska farvatten ibland kan komma upp i temperaturer på omkring 60 grader, och att mindre läckage av marint bränsle som träffar varmt maskineri är överrepresenterat som brandsak vid maskinrumsbränder.

Danmarks Rederiförening har å andra sidan redan 2012 företagit en analys som visar att brandrisken genom sänkning av flampunkten inte ökar. Däremot konstateras att ett byte av bränslekvalitet, från tjockolja (som kräver förvärmning innan den används), till marint diesel (som kräver kylning) sänker temperaturen i maskinrummet och på så sätt minskar riskerna för brännskador.

Danska Søfartsstyrelsens søsikkerhedskomiteé kommer på sitt möte i mars 2015 att ta upp frågan om en sänkning av flampunkten för marint diesel. Från dansk sidan har man redan tagit ställning för att sänka flampunkten, på samma sätt som USA och Kanada har gjort (dessa har redan framfört förslag om detta i IMOs sjösäkerhetskommitté i november 2014). Danmark stöttade USAs och Kanadas förslag på mötet och Danmark kommer att fortsätta att arbeta för att sänka kravet på flampunkt i SOLAS, men också göra motsvarande ändringar i Danmarks nationella regler, så att flampunkten sänks för fartyg som seglar i nationella farvatten, vilket inte regleras av SOLAS-konventionen.

Av hänsyn till bl.a. det som framkommit av svaret från Norges Rederiforbund, d.v.s. att maskinrummen kan bli väldigt varma vid segling i sydliga farvatten, lyfter Søfartsstyrelsen fram det som en möjlighet att man gör en geografisk differentiering så att de nordiska länderna arbetar för att samma regler för flampunkten för marint diesel som för vanlig diesel ska gälla endast i nordliga/SECA-områden, alltefter normal lufttemperatur i det aktuella geografiska området.

Utöver dessa kommentarer och upplysningar från länderna, är stödet från höringsinstanserna stort. Oftast oförbehållslöst.

4. Utvalgets synpunkter

Næringsutvalget mener at strengere krav om utslipp av svovel er uunngåelige og ønskelig på grunn av gunstige miljø- og helbredseffekter. De nye krav ventes også å fremme teknologisk utvikling. De er i linje med et grunnleggende miljøpolitisk prinsipp, at den som forurensar skal betale for sin miljøpåvirkning eller igangsette tiltak for å begrense den. Baksiden er at de nye krav, som er trådt i kraft fra 1. januar 2015, vil ha en uheldig påvirkning på områdets konkurransevne fordi at det vil gjelde lempeligere regler om svovelutslipp for den meste av verden i forhold til Østersjøen, Kattegat og Nordsjøen. Det er en utbredt bekymring for at trans-

portkostnadene vil øke betydelig, og det vil ha negativ innvirkning på konkurransesituasjonen, spesielt for malm- og skogsindustriene samt gruvedriften som er lokalisert i de nordlige delene av Sverige og Finland.

Nordisk Råd

Utvalget noterer at, som alternativ til sjøfartens primære brensel, tungolje, skulle det være mulig å overgå til marint diesel med svovelinnhold som oppfyller de nye krav som gjelder fra 2015. Tilbud av marint diesel er begrenset i forhold til tilbud av alminnelig veidiesel. En økning i etterspørsel etter marint diesel som konsekvens av svoveldirektivet, vil kunne bidra til betydelige prisstigninger på marint diesel. Det vil forverre sjøfartens konkurranseposisjon.

A 1641/næring

Fremlagt av:
Næringsutvalget

J.nr. 14-00259-8

De to typer diesel adskilles ved at reglene for flammepunkt er forskjellige; for veidiesel er det tale om 52 grader C men for marint diesel er det 60 grader C. Den informasjon som utvalget har fått inntil nå indikerer at det ikke finnes videnskaplig belegg for å stille ulike krav om flammepunkt i marint diesel versus alminnelig veidiesel. Markedet for alminnelig veidiesel utgjør hovedparten av den diesel som produseres. Hvis alminnelig veidiesel kan erstatte marindiesel vil prisen bli mindre påvirket av økt etterspørsel fra sjøtransporten.

Utvalget noter at den svenske regjering overveier å gjennomføre en sikkerhetsanalyse i forbindelse med flammepunktreglene. Videre at Danmarks rederiforening i 2012 har gjennomført en analyse som indikerer at det ikke er risiko forbundet med å redusere kravet om flammepunkt i diesel som anvendes i skipsfart til 52 grader C. Samtidig har både USA og Canada fremført forslag i IMO om at harmonisere kravene på flammepunkt for marint diesel. Dette vil det arbejdes videre med i IMO i tiden fremover.

Utvalget mener at begrenset tilbud av marint diesel og høye priser vil kunne bli en utfordring for rederiene i overgangsfasen. Videre at de høye priser på marint diesel i forhold til veidiesel vil kunne bidra til at transport overføres fra sjøtransport til veitransport, som er uheldig i et miljøperspektiv.

Utvalget konkluderer derfor at det er et uheldig og unødvendig hinder for sjøfartens konkurranseforhold at regler om flammepunkt er forskjellige for marint diesel og alminnelig diesel, og at de nordiske land bør arbeide for en harmonisering, og endring av SOLAS reglene² med henblikk på en harmonisering.

² International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS)

5. Konklusjon

På bakgrunn av ovenstående foreslår Næringsutvalget at

Nordisk råd rekommanderer de nordiske lands regjeringer

at de med utgangspunkt i forliggende risikoanalyser samordner sin holdning til regler om flammepunkt for diesel

at de arbeider for at samme regler gjelder for flammepunkt for marint diesel som for alminnelig veidiesel

A 1641/næring

Fremlagt av:
Næringsutvalget

J.nr. 14-00259-8

København, 16. mars 2015

Anders Eriksson (ÅF)

Eero Suutari (saml)

Lars Tysklind (FP)

Lena Asplund (M)

Mikkel Dencker (DF)

Per Olaf Lundteigen (Sp)

Pyry Niemi (S)

Rikard Larsson (S)

Ruth Mari Grung (A)

Steingrímur J. Sigfússon (VG)

Torgeir Knag Fylkesnes (SV)