

Umhverfis- og auðlindaráðuneytið  
Skuggasundi 1  
150 Reykjavík

Reykjavík 13. júní 2019  
UST201904-237/E.P.B.  
04.02

## **Umsögn Umhverfisstofnunar um breytingu á reglugerð nr. 124/2015 um brennisteinsinnihald í tilteknu fljótandi eldsneyti**

Umhverfis- og auðlindaráðuneyti óskaði í febrúar 2018 eftir greinargerð Umhverfisstofnunar um bann við notkun svartolíu í íslenskri efnahagslögsögu, þ.m.t. um færar leiðir til innleiðingar slíks banns aðrar en að óska eftir tilnefningu ECA svæðis til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Í greinargerð Umhverfisstofnunar kom fram það mat að fyrst og fremst væri um tveir leiðir að ræða ef sett verða sérlensk ákvæði til að draga úr eða banna notkun svartolíu innan íslenskrar lögsögu, þ.e. annars vegar bann við notkun svartolíu innan hafnarsvæða eða fjarða og hins vegar bann við notkun svartolíu innan 12 sjómílna. Með auglýstri breytingu á reglugerð nr. 124/2015 er síðari leiðin farin.

Með reglugerðarbreytingunni er verið að setja kröfur sem mögulega hafa jákvæð áhrif á loftgæði með því að minnka losun sóts og brennisteinoxíða (SOx) nálægt landi. Þessar kröfur koma til á sama tíma og alþjóðlegar reglur lækka hámarks brennisteinsinnihald í skipaeldsneyti úr 3,5% niður í 0,5%, sbr. einnig 4. gr. nágildandi reglugerðar nr. 124/2015 um brennisteinsinnihald í tilteknu fljótandi eldsneyti. Þar sem um er að ræða sérstakar og strangari kröfur en þær sem gilda alþjóðlega utan ECA svæða er nauðsynlegt að setja aukið fjármagn í vöktun og eftirlit með skipaeldsneyti. Þar sem hér verður ekki ECA svæði mun ekki vera fylgst með þessu í höfnum annarra landa. Einnaig væri nauðsynlegt að kynna þessar reglur mjög vel til að erlend skip sem sigla til Íslands lendi ekki í því að brjóta þessar reglur óavvitandi.

Hvað varðar eftirlitið er ætlast til þess að skoðuð séu a.m.k. 10% þeirra skipa sem samkvæmt SafeSeaNet tilkynningum koma til hafnar hér á landi á ári hverju og í þeim tilvikum þar sem pappírseftirlit bendir til frávika skal taka sýni af skipaeldsneyti<sup>1</sup>. Jafnframt er miðað við að frá og með 1. janúar 2020 skuli taka sýni af skipaeldsneyti í a.m.k. 30% tilvika þar sem skoðun á sér stað, óháð því hvort líkur séu á því að um sé að ræða frávik eður ei. Umhverfisstofnun hefur heimild til þess að láta aðila í umboði stofnunarinnar sjá um þetta eftirlit og væri það skilvirkast.

<sup>1</sup> Commission Implementing Decision (EU) 2015/253 of 16 February 2015 laying down the rules concerning the sampling and reporting under Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels.

Kostnaður við sýnatöku, sendingar og efnagreiningar erlendis er áætlaður um 100 þúsund krónur fyrir hvert sýni. Ætla má að um 30 sýni verði efnagreind á fyrsta árinu eftir gildistöku en eftir það allt að 20 sýni. Vegna aukins eftirlits sem fylgir breytingu reglugerðarinnar má áætla allt að 2 milljónir kr. í viðbótarkostnað á ári. Heimilt er að leggja stjórnvaldssektir á aðila sem brjóta gegn ákvæðum fyrrgreindrar reglugerðar.

Efnagreiningar á sýnum þurfa að vera framkvæmdar á vottuðum rannsóknarstofum, með ISO 17025 eða sambærilega vottun. Þar sem slík rannsóknarstofa er ekki til staðar hér á landi þýðir þetta að senda þarf sýnin úr landi og því fylgir aukinn kostnaður sem gera þarf ráð fyrir. Þar að auki gerir þetta að verkum að lengri tími líður þar til niðurstöður efnagreininganna liggja fyrir og miklar líkur á því að skipið sem um ræðir hafi þegar siglt úr höfn á þeim tímapunkti og ekki hægt að kyrrsetja það til að knýja á um sektargreiðslur.

Annar möguleiki til að auka skilvirkni eftirfylgni með því að nýjum reglum sé fylgt væri að fjárfesta í færanlegum sýnatökubúnaði sem gæti verið notaður til fyrstu mælingar og ef niðurstöður þeirrar mælingar gefa vísbendingu um brot myndi skipið vera sektað á staðnum og kyrrsett þar til sekt hefur verið greidd. Leiði niðurstöður vottaðrar rannsóknarstofu í ljós að skipið sé ekki brotlegt yrði hægt að bakfæra þá sekt sem þegar hefur verið greidd. Þetta er sú leið sem Norðmenn hafa nýtt sér í sínu eftirliti með skipaeldsneyti. Tækjabúnaður sem þyrfti til að framkvæma slíkar mælingar myndi kosta yfir 5 milljónir kr. en þá væri hægt fylgja þessu eftir með skilvirkum hætti. Umhverfisstofnun mælir með að þessi leið verði farin.

Það ákvæði í 3. grein reglugerðarbreytingarinnar (merkt sem 2. grein í skjalinu) um að fella brott 2. mgr. og 3. mgr. 11. gr. felur í sér ákvæði um að leyfilegt sé að nota eldsneyti sem mætir kröfum við bryggju sé ekki kostur á því að nota rafmagn úr landi. Auk þess er fjarlægt ákvæði um skip sem stoppa í stuttan tíma. Umhverfisstofnun vekur athygli á að hér er um að ræða ákvæði úr 7. grein tilskipunar 2016/802/ESB, en með því að fella ákvæðið brott er ekki tilgreint sérstaklega til hvaða ráðstafana skip eigi að grípa ef ekki er unnt að nota rafmagn úr landi.

Með hliðsjón af framansögðu telur Umhverfisstofnun nauðsynlegt að tryggt verði fjármagn til aukins eftirlits með brennisteinsinnihaldi í skipaeldsneyti sem notað er í skipum og bátum innan íslenskrar landhelgi um leið og auknar kröfur til brennisteinsinnihalds í skipaeldsneyti taka gildi, enda til lítils að setja auknar kröfur ef ekki fylgir virkt eftirlit og eftirfylgni. Kostnaður við aukið eftirlit felst meðal annars í launakostnaði, ferðakostnaði og öðrum útlögðum kostnaði vegna starfsmanna sem sinna munu eftirliti, búnaði vegna eftirlits og greiningum á eldsneyti. Þá bendir stofnunin á að skoða þarf hvort innleiðing þessarar reglugerðarbreytingar feli í sér viðbótarkostnað fyrir Landhelgisgæslu Íslands vegna eftirlits á hafi úti.



Kristín Linda Árnadóttir  
Forstjóri

Virðingarfyllst,



Skúli Þórðarson  
Sviðsstjóri