

# Opsummering fra innovationsworkshop om grønne incitamentter indenfor den nationale skibsfart

Afholdt d. 11. september hos Danske Maritime

## **Velkomst ved Jenny Braat, direktør i Danske Maritime (se også vedlagte slides)**

Jenny Braat bød velkommen og optegnede rammerne for dagen.

Skibsfarten er en global branche, og det er en af de mest innovative. Men det er også en ekstremt kompleks branche med mange aktører, der trækker i forskellige retninger.

Danmark har en særlig rolle i forhold til den grønne omstilling af skibsfarten, for danske virksomheder leverer en stor del af de grønne teknologier ombord på skibet. Det er f.eks. danske virksomheder, der laver 80 % af de motorer, der sidder i skibene.

Men det er en udfordring, at first-movers ikke belønnes for deres arbejde. Det er i stedet second movers, der bliver de store vindere, og det fremmer ikke innovationen. Det er ligeledes nødvendigt, at staten arbejder mere målrettet med at understøtte innovation. Det er f.eks. oplagt at bruge offentlige skibe som en del af forskning, udvikling og udstilling af teknologier.

## **Virksomhedspræsentationer:**

De 29 deltagere introducerede sig selv og fortalte om nye idéer, projekter og samarbejdsmuligheder.

Luftvisionens sekretariat vil meget gerne høre om mulige samarbejder, der opstår i kølvandet på innovationsworkshoppen.

## **Projekter og muligheder i forhold til MUDP v. Niels Henrik Mortensen, funktionsleder i Miljøstyrelsen**

MUDP har siden 2008 støttet 38 projekter med fokus på skibsfartens luftforurening med 43 mio. kr. ud af et samlet budget på 97 mio. kr. Virksomhederne har således i gennemsnit selv investeret 1,27 kr. for hver krone, de har fået i tilskud.

Tidligere har ansøgninger ofte drejet sig om reduktion af svovl og NOx, ligesom der også er uddelt støtte til projekter, der har handlet om håndhævelse og overvågning.

For tiden kommer der ikke mange ansøgninger relateret til skibsfarten, så der er plads. Det kunne f.eks. være interessant at se ansøgninger, der omhandler:

- Reduktion af udledningen af partikler, black carbon og andre forureningskomponenter, som på et tidspunkt forventes at blive underlagt regulering.
- Mulighederne for at hive ressourcer ud af restproduktioner fra f.eks. en røggasrensning eller lignende (samt hvor energieffektivt det kan gøres).
- Monitorering og håndhævelse for at understøtte, at reglerne om udledning på havet bliver fulgt.
- De store mængder af data fra skibene som (måske) kan udnyttes bedre.

MUDP opererer efter 4-årige strategier, og den nuværende strategi er tæt ved sit udløb. Der er derfor ved at blive formuleret en ny, der vil være tilgængelig på hjemmesiden i starten af næste år. Luftforurening forventes at komme til at fylde en del.

### **Det er vigtigt at tænke kreativt, når man taler om grønne incitamenter v. Jesper Steenbuch, direktør i Exilator (se også vedlagte slides)**

Problemet er identificeret, så lad os sammen levere løsningen! Der er ikke umiddelbart nogen hjælp at hente fra staten, der ikke barsler med ny lovgivning på området.

Det ville være interessant at kigge lidt nærmere på landevejsprincippet, der er lanceret for at sikre, at prisen for at rejse én kilometer på vand svarer til prisen for samme distance på land. Men der er tale om ulige vilkår, for hvor køretøjerne på land skal leve op til udledningsgrænser defineret i euronormerne, så er skibene i de indenlandske farvande på nuværende tidspunkt ikke underlagt nogen regler om udledning.

Der er mange interessenter, der gerne vil drive udviklingen og betale lidt ekstra for til gengæld at få en renere færgesfart. Der kan være mange fordele ved at mobilisere øboere, turister, mandskab, beboere i havnene, mv.

#### Pointer fra den efterfølgende diskussion:

- Det skal gøres overskueligt, hvad de små færger skal forholde sig til i forhold til reduktion af udledninger og støj. At sætte sig ind i de mange teknologier kan virke overvældende.
- Alle undersøgelser viser, at krydstogtpassagerer ikke vil vente på lovgivningen. De betaler gerne en dyrere billet for at rejse på et renere skib. Her er det vigtigt at skelne mellem skibstransport med en kunde og skibsfart, der transporterer gods. De kræver forskellige indsatsområder, og sidstnævnte er det kun lovgivningen der kan drive (med den lille note, at ansatte og beboere på havnen også kan drive noget af udviklingen i forhold til fragtfærger).
- Det kunne være en fordel at få historierne om nogle af de grønne indenlandske færger ud til lokalpresse, der kan skubbe på udviklingen i andre egne af landet.
- Der skal arbejdes med de offentlige udbud, der i al for lav grad vægter miljø.

### **Hvad er behovet for skibe i national fart v. Michel van der Linden, formand for Færgesekretariatet**

Færgesekretariatet er etableret med et mål om at lave mere effektive løsninger i forhold til Danmarks mange små færgeruter. Sekretariatet omfatter de 18 danske kommuner, som har ø-færger. Dertil kommer den internationale færgesfart samt den private færgesfart, der ikke er organiseret under færgesekretariatet.

Der er mange forskellige behov og prioriteringer i kommunerne, så det er ikke nemt at bane en fælles vej for dem. Men langt størstedelen af de danske ø-færger har mange år på bagen, og skal udskiftes indenfor en kort årrække, og her opstår der fælles muligheder i forhold til grønne teknologier. På kort sigt kan man eksperimentere med grønne teknologier på de eksisterende færger, og på lang sigt udskifte flåden med mere grønne færger.

Færgesekretariatet fokuserer på de langsigtede løsninger, hvor der investeres i nye energieffektive/miljø-og klimavenlige færger. Der er blevet tegnet en afløserfærge, der er mere standardiseret, mere robust og som er 'modulopbygget'.

Vi står dog foran nogle år, hvor det fortsat er relevant at se på forskellige løsninger, der blot ikke står i vejen for de mere endelige tiltag i form af el-drift etc.

Den største udfordring handler om investeringsmuligheder. Pensionskasserne er interesserede i de langsigtede færge/infrastruktur investeringer. Det kunne være interessant at kigge på skattereglerne. Kunne man f.eks. gennemføre en ordning, hvor man reducerer beskatningen indtil den grønne investering var helt/delvist tilbagebetalt?

Der ligger en opfordring i vækstplanen til at de kommunale færger bruges som eksperimenter.

Færgesekretariatet arbejder meget gerne videre med Miljøstyrelsen m.fl. om at udvikle gode og fremadrettede projekter.

#### Pointe fra den efterfølgende diskussion:

Kunne man arbejde for at få midler ind i en øremærket selvstændig fond? Det kunne finansieres med et mindre miljøgebyr på turistbilletter, der øremærkes til at få monteret røggasrensning på færgerne.

#### **Landstrøm – barrierer og muligheder v. Peter C. Knudsen, PowerCon**

PowerCon har arbejdet med landstrøm i 5 år. Har en del aktiviteter i Norge, hvor offshore-branchen trækker rigtig meget af landstrømmen. En del af midlerne i den norske NOx-fond er dedikeret til landstrømsprojekter, så det går stærkt. Også i branchen går det stærkt. Aida har meldt ud, at alle deres krydstogtskibe skal være på landstrøm i 2020. De har ligeledes planer om at eksperimentere med batteripakker som tilføjelse til landstrømmen.

Et krydstogtskib tilbringer ca. 40 % af dets levetid i havn, så landstrøm har stor effekt i forhold til at reducere luftforureningen.

Der er mange forskellige skibe, og derfor også mange forskellige tilslutningsmuligheder. For de mindre skibe med god tid i havnen er landstrøm en god business case.

Der bliver leget med tanken om, hvorvidt havne i fremtiden skal være en form for energihub, med landstrøm til skibe og ladestationer til store køretøjer/ arbejdsmaskiner.

Noget tyder på, at landstrømsanlæg kan blive et nyt dansk eksporteventyr. Skandinavien og Tyskland er store markeder, men også Spanien, Frankrig og Italien er kommet med spændende udmeldinger på området. Der er også interesse fra havnenes side.

### Pointer fra den efterfølgende diskussion:

- Der er meget dansk teknologi - i hvert fald PowerCons landstrømsanlæg.
- Pt er det havnene, der investerer i anlæggene. Men man ser flere aktører og samarbejder med f.eks. energiselskaber, der også er interesserede.

### **Hovedpointer fra parallelsession 1 (ordstyrer Valdemar Ehlers)**

1. Mange af færgeoverfarterne har en ganske lille driftsorganisation og begrænset skibs-, energi- og miljøteknisk viden. Der er tale om ca. 70 rederier. Man kunne med fordel tilbyde finansiering af rådgivning fra GTS institutter eller andre vedr. energi- og miljøforhold herunder audits til bestemmelse af niveau i dag og kontinuerlige forbedringer f.eks. ihht. Standarderne ISO 14.000 og 50.000. En plan for hvordan sådan rådgivning kan søges, kan udarbejdes som et Roadmap. Jfr. Teknologisk Institut.
2. Vidensdeling: Viden om ny emissionsfri teknologi som f.eks. om bord på færger "Ellen" bør kunne deles med andre og skabe mulighed for andre, også selv om det ikke er rent eldrift. Jfr. Fyns Maritime Klynge.
3. Udvikling af opgørelse over sundheds- og helbredsudgifter som følge af luftforurening i Danmark. Visualisere og kvantificere hvor store omkostningerne egentlig er. Skabelse af incitamenter for reduktion i NOx og partikelemissioner. Jfr. Det Økologiske Råd.
4. Regulering: Det er et paradoks, at man fra samfundets side anser emissioner fra køretøjer på land for at være meget skadelige og derfor har implementeret Euronormer for køretøjer uden at skele til emissioner fra skibe. Der er en manglende logik og kontinuitet i reguleringen. Økonomisk har man indført "landevejsprincippet" og givet tilskud til færger så transport én km på en færge sidestilles med transport én km på landevejen. Man burde indføre et "luftvejsprincip", hvor mennesker der færdes på og nær skibe har samme luftkvalitet som ved veje, byer, landbrug og andre steder i samfundet. Regionerne betaler i dag sundheds- og helbredsomkostningerne, og at sætte ind ved kilden til forurening/sundhedsskade er oplagt. Jfr. Plenum.
5. Visualisering (ligesom for rygning) af de sundhedsskadelige effekter for mennesker på skibe, f.eks. færger, handelsskibe, offshore vind fartøjer m.fl. ud fra et arbejdsmiljømæssigt synspunkt. Visualisering af skadelige effekter for passagerer, beboere nær havne og kyster for derved at perspektivere, hvad der er en rimelig tålegrænse. Ambitionen for luftkvalitet fra trafik på land og til søs bør være den samme.

### **Hovedpointer fra parallelsession 2 (ordstyrer Signe Sonne-Holm)**

1. Der skal arbejdes for en langsigtet satsning, der giver det nationale maritime Danmark en rolle som foregangsland. Offentlige anlæg skal bruges til at afprøve ting, og MUDP kan evt. finansiere nogle af

de større satsninger, der peger fremad. Færgesekretariatet ville være en fin indgang, og deres fleksible men standardiserede færger ville evt. kunne fremvise forskellige grønne teknologier. De vil ligeledes kunne understøtte en fælles grundlæggende fortælling om et nationalt projekt, der samler branchen fremfor at splitte den op. Det vil på sigt kunne lede til eksport, og det kunne være oplagt at søge MUDP om tilskud til at etablere et partnerskab, der samler nogle af de mange aktører.

2. Vi skal øge incitamenterne for mere short sea shipping. Derved kan vi få mere tung trafik flyttet fra vejene til en mere grøn transport til havs.
3. Sverige og Norge hives ofte frem som eksempler i forhold til at reducere udledningen fra skibsfarten, men London er også interessant at kigge på. De har etableret ultra low emission zones, der også inkluderer havnene.
4. Man skal lave krav, der rummer mange. Man kan ikke stille krav om at alt f.eks. skal være el, for det kan puljen af danske øfærger ikke være en del af.
5. Kig mod Norges NOx fond i forhold til at indarbejde andre incitamenter end straf. Kan redere fritages for udgifter, hvis de etablerer f.eks. røggasrensning? Der findes allerede en NOx-afgift på brændstof i dag, som man kunne omdirigere til at gå til grønne tiltag fremfor at gå direkte i statskassen. Alternativt kunne man måske gøre statsstøtten afhængig af, hvor meget en færge forurener.
6. Man skal være opmærksom på, at selv indenfor vores indenrigs færgefart er der forskellige problemstillinger. Der er stor forskel på, om man kigger på de kystnære færger, der sejler fra de små havne, hvor der også spises is, eller om fokus er på indenrigsfærgerne, der sejler fra små havne, hvor der ikke er andre aktiviteter. Her er der ingen mennesker der generes, og derfor heller ikke det samme pres/ønsker fra f.eks. lokalsamfund.
7. I forhold til incitamenter så skal vi have fortalt den gode historie og øge kendskabet til, hvordan man rent praktisk gennemfører en omlægning til en grønnere skibsfart. Vi skal synliggøre, at der er behov for at omlægge alle færger i Danmark. I tillæg til landevejsprincippet skal vi have et luftvejsprincip, så vi skaber et marked for de teknologier, som der er blevet brugt MUDP midler på at udvikle.

**Tusinde tak for jeres deltagelse og livlige snak!**

Signe Sonne-Holm, koordinator for Luftvisionen

23. september 2019