

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. AK-AN stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg

Spørgsmål AK-AN

- Vil ministeren redegøre for de natur og miljømæssige gevinster ved at gennemføre obligatorisk rensning af ballastvand fra skibe?
- Vil ministeren redegøre for, hvor stort det globale markedspotentiale for rensning af ballastvand skønnes at være, og hvor stor en andel af dette marked Danmark, som førende søfartsnation, skønnes at kunne erobre?
- Vil ministeren oplyse, hvornår Danmark agter at ratificere IMO-konventionen om

rensning af ballastvand, og hvad Danmark herudover agter at foretage sig for at sikre en hurtig ratifikation og implementering af konventionen?

- Endelig bedes ministeren oplyse, hvilke planer der eksisterer for at understøtte Danmarks position på dette område i form af etablering af testfaciliteter og forskning i yderligere udvikling af teknologier til rensning af ballastvand.

Svar på spørgsmål AK-AN

Jeg vil besvare de 4 spørgsmål samlet.

Ballastvandkonventionens mål er jo at minimere udbredelsen af invasive arter, som bl.a. kan fremkalde sygdomme, påvirke badevand, fisk og mennesker og ændre økosystemer.

FN anser invasive arter, som en af de største trusler imod ferske og marine miljøer. Den globale IMO-konvention om skibes ballastvand, har til formål at forebygge og minimere denne trussel.

I danske farvande menes 1/3 af de marine invasive arter at være kommet ind med skibes ballastvand. Derfor forventer Miljøministeriet også i danske farvande, en væsentlig reduktion i tilførslen af invasive arter, når konventionen træder i kraft.

Det sker 12 måneder efter, at to kriterier begge er opfyldt: Mindst 30 nationer, hvis handelsflåder tilsammen udgør mere end 35 % af den globale handelsflådes bruttotonnage, skal have ratificeret konventionen før den træder i kraft. IMO vil 1 år før ikrafttræden offentliggøre, når kriterierne er opfyldt.

Med hensyn til tidspunktet for en dansk ratifikation kan jeg oplyse, at By- og Landskabsstyrelsen sammen med Søfartsstyrelsen og Miljøstyrelsen er i færd med det lovforberedende arbejde, og at der stiles mod en dansk ratificering i løbet af 2011. Således, at Danmark holder aftalen i HELCOM om ratifikation senest i år 2013. Jeg kan ikke blive mere specifik i forhold til 2011, men kan love, at jeg arbejder for en hurtig implementering.

Som et led i forberedelsen af den nødvendige lovændring, vil der blive gennemført en samfundsøkonomisk vurdering af omkostninger og gevinster ved indførelse af ballastvandkonventionen i Danmark.

Den samfundsøkonomiske vurdering vil foreligge ved fremsættelse af lovforslag om gennemførelse af ballastvandkonventionen.

Danmark er allerede sammen med vores nabo-lande godt i gang med at omstille os til ballastvandkonventionens krav. Landene omkring Nordsøen og Østersøen har etableret en ordning, som opfordrer skibsfarten til en fri-
villig udskiftning af ballastvandet, før de kommer ind i Nordsøen og Østersøen.

En udskiftning af ballastvand er mindre effektiv end egentlig behandling af ballastvand, men virker forebyggende, fordi ændringen i saltholdigheden i det havvand organismene optages med og det havvand de udledes i, ofte vil virke dræbende på disse organismer.

Udskiftning af ballastvand er en forebyggende foranstaltning, som udføres indtil alle skibe skal opfylde kravene om behandling af ballastvand fra 2016 – under forudsætning af, at konventionen træder i kraft.

Danmarks Rederiforening har aftalt med Miljøministeriet, at medlemmernes skibe deltager i ordningen.

Om markedspotentialet kan jeg nævne, at der allerede nu på globalt plan er ved at udvikle sig et meget stort marked for udstyr til behandling af skibes ballastvand, og det er nu, der skal handles.

Fra år 2016 vil konventionens krav om udstyr til behandling af ballastvand ombord gælde for alle nye og eksisterende skibe, forudsat at konventionen er trådt i kraft på dette tidspunkt.

Danmarks Rederiforening antager, at op imod 100.000 eksisterende handels- og fiskeskibe kan være omfattet af konventionen.

Antallet af nybyggede skibe er vanskeligt at estimere, men forventes af IMO at være i størrelsesordenen 1000 skibe om året.

Et EU-projekt, der ledes af et hollandsk institut, har anslået, at et globalt marked kan have en værdi af op imod 60 milliarder kr.

Der er desuden et bredt marked inden for rådgivning omkring ”ballastvandområdet”.

Der følger således et stort globalt markedspotentiale med konventionen. Jeg kan også oplyse, at konkurrencen vil blive hård.

Jeg har i december 2009 bevilget et beløb under Handlingsplan for miljøeffektiv teknologi til oprettelse af et partnerskab om ballastvand.

Formålet hermed er at:

- fremme en hurtig ratifikation af konventionen
- styrke dansk industri- og rådgivernetværk
- se på innovations- og markedsmuligheder, samt
- sikre information og samarbejde med rederne og sikre en effektiv gennemførelse af konventionens regler.

Partnerskabet vil være åbent for alle med professionel interesse for ballastvand.

Endelig skal det nævnes, at ”Den Danske Maritime Fond, der har til formål er at yde økonomisk støtte til initiativer og tiltag, der kan tjene til udvikling og fremme af danske interesser indenfor skibsfart og/eller dansk værftsindustri, har støttet etableringen af et testan-

læg for systemer til behandling af skibes ballastvand på DHI – Dansk Hydraulisk Institut.

Anlægget, som der kun er få af i verden, forventes klar i april 2010. Det synes jeg er et godt initiativ, der på sigt vil kunne give Danmark en plads på det globale marked.

Alt i alt er der i Danmark sat en god proces i gang for tidlig ratifikation af konventionen og vi tænker også den markeds-mæssige dimension ind i forhold til verdensmarkedet.