



Miljøministeriet
Departementet

Folketingets Miljøudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. MST 001-12540

Den 23. februar 2015

Folketingets Miljøudvalg har den 18. januar 2015 stillet spørgsmål nr. 266 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lisbeth Bech Poulsen (SF).

Spørgsmål nr. 266 (alm. del)

Vil ministeren give en status for den danske indsats for skibsfart og miljø inden for IMO, HELCOM og EU med fokus på:

- håndhævelse af de nye regler for svovlindhold i skibsbrændstof i Østersøen,
- udpegning af Østersøen og Nordsøen som NECA-områder,
- ikrafttræden af ballastvandkonventionen, og
- evt. IMO-regler om partikelemissioner fra skibe?

Svar

Håndhævelse af nye regler for svovlindhold i skibsbrændstof

De nye regler trådte i kraft den 1. januar 2015 i farvande, der er udpeget som emissionskontrolområder for svovl (SECA), hvilket indtil videre er Nordsøen og Østersøen samt i farvandene omkring det nordamerikanske kontinent.

Danmark har gennem det seneste år arbejdet målrettet i en række internationale fora for at sikre en ensartet og effektiv håndhævelse af de skærpede svovlregler for skibsbrændstoffer, svarende til den skærpede overvågning og håndhævelse, som Danmark har besluttet sig for. Indsatsen sker i tæt samarbejde mellem Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen, og i tæt dialog med erhvervet.

Danmark deltager aktivt i en HELCOM-arbejdsgruppe om håndhævelse, hvis formål er at udveksle erfaringer og sikre en ensartet og effektiv håndhævelse af svovlreglerne i Østersøen. HELCOM har deltagelse af alle Østersølande inklusiv Rusland.

Danmark har indtaget en central position i arbejdet med at styrke håndhævelsen af EU's svovldirektiv. Dette arbejde har bl.a. resulteret i, at der nu er opnået enighed om bindende og ambitiøse krav til medlemsstaternes kontrol med svovlreglerne.

Jeg har, den 8. december 2014, skrevet til mine kollegaer rundt om Nordsøen og Østersøen for at sikre opmærksomhed på en effektiv og koordineret håndhævelse af de nye svovlregler.

Danmark har også været med til at presse på for etableringen af en fælles database (THETIS-S), der sikrer, at EU-landene fra 1. januar 2015 kan udveksle informationer om eventuelle overtrædelser af svovlreglerne. Hvis et skib, ved overvågning fra luften i Danmark, konstateres at overtræde reglerne, vil denne information effektivt kunne formidles til myndighederne i næste europæiske havn som skibet anløber.

I Danmark udbydes kontrakt for overvågning fra dels Storebæltsbroen og luften omkring de danske farvande. Danmark samarbejder med de omkringliggende lande om etablering og koordinering af den samlede overvågning fra luften. Med luftpakken 'Ren luft til danskerne' er der afsat 7 mio. til indsatser rettet mod øget kontrol af forurening fra skibe

Danmark er endvidere stærkt engageret i at styrke det internationale samarbejde om effektiv håndhævelse. Det sker bl.a. med afviklingen af en stor workshop ultimo februar i Danmark, med deltagelse af alle SECA lande omkring Nordsøen og Østersøen samt USA og Canada.

Udpegning af Østersøen og Nordsøen som NECA områder

Danmark har siden 2009 arbejdet for at der snarest muligt etableres et NECA (emissionskontrol område for NOx) i både Nordsøen og Østersøen.

Processen for NECA i Østersøen – som koordineres i HELCOM - er blevet vanskeliggjort, særlig pga. modstand fra Rusland. I november 2014 lykkedes det imidlertid for Danmark at opnå tilslutning til, at HELCOM udarbejder en køreplan for den videre proces i Østersøen. Der er dog endnu ikke opnået enighed om specifikke datoer for ikrafttrædelse af NECA i Østersøen.

Der er blandt både Nordsølandene og Østersølandene et ønske om at synkronisere etablering af NECA i de to områder.

Danmark er Co-Chair i NECA gruppen blandt Nordsølandene og arbejder dér sammen med Holland for afklaring af den videre proces, hvilket både indebærer endelig afklaring af nationale mandater og etablering af en fælles dialog mellem Nordsø- og Østersølandene.

Det er endnu for tidligt at give et bud på ikrafttrædelse af NECA i Nordsøen og Østersøen, men det er regeringens ambition at arbejde for en afklaring herom i løbet af 2015.

Ikrafttrædelse af ballastvand konventionen

Målet med ballastvandkonventionen er at begrænse transport af invasive arter med skibes ballastvand. Arbejdet med konventionen varetages af FN's Søfartsorganisation (IMO). Konventionen træder i kraft 12 måneder efter, at to kriterier er nået: 30 lande skal tiltræde konventionen og 35 % af verdens skibstonnage skal være dækket. Danmark tiltrådte konventionen i september 2012 med ca. 1,5 % tonnage. I januar 2015 havde 44 lande ratificeret konventionen, men desværre mangler der endnu 2,14 % af verdens skibstonnage før konventionen kan træde i kraft.

Søfartsstyrelsen, Naturstyrelsen og interessenter som Danmarks Rederiforening, Mærsk og Alfa Laval deltager løbende i arbejdet med ballastvandkonventionen i IMO. Arbejdet foregår især i IMO's miljøkomite (MEPC) og dennes underkomitéer. MEPC har i oktober 2014 vedtaget en ny resolution i et forsøg på

at få de internationale rederiorganisationer til at arbejde for at få lande med store handelsflåder til at tiltræde konventionen. Danmark støttede vedtagelse af resolutionen. Dette betyder blandt andet, at der skal arbejdes med nye og strengere kvalitetskrav ved typegodkendelser af ballastvandanlæg. Danmark deltager også aktivt i dette arbejde.

Danmark deltager også aktivt i det regionale arbejde i HELCOM og OSPAR om reguleringen af kystnær skibstrafik, der især drejer sig om at kunne gennemføre konventionens dispensationsregler. Desuden vil der blive iværksat ny overvågning af ikke hjemmehørende arter i danske farvande.

Naturstyrelsen og Søfartsstyrelsen arrangerede i 2012 og 2013 sammen med Danmarks Rederiforening to internationale konferencer om ballastvand for at fremme en hurtig ikrafttræden af konventionen. Erhvervs- og Vækstministeren og daværende miljøminister Ida Auken sendte endvidere i december 2013 et fælles brev til udvalgte lande med en opfordring til at tiltræde konventionen hurtigst muligt.

Forventningen er i øjeblikket, at ballastvandkonventionen kan træde i kraft i løbet af 2016. Det kan dog umiddelbart ikke udelukkes, at arbejdet med de strengere kvalitetskrav ved typegodkendelser af ballastvandanlæg kan blive udnyttet af nogle lande til at udskyde tiltrædelse af konventionen.

Eventuelle IMO regler for partikeludledning fra skibe

Der har i IMO ikke været nogen direkte diskussion om regulering af partikler, hvilket blandt andet skyldes, at den nye svovlregulering – udover en reduktion af svovl med 90 % - også reducerer partikeludledningerne med ca. 1/3.

Der har i IMO endvidere i længere tid været fokus på skibes udledning af black carbon (sorte sodpartikler). Black carbon fra bla. skibe transporteres i luften over store afstande, og lægger sig bla. på isen i Arktis, hvor sortfarvning af isen øger afsmeltningen gennem større absorption af solens stråler. Givet forventningerne til en stigning i skibstrafikken i Arktis, som følge af mindre isdække, er der i IMO drøftelser af skibenes bidrag til de samlede black carbon udledninger. Disse har dog indtil nu kun haft fokus på tekniske definitioner og målemetoder, samt i mindre grad mulige reduktionsteknologier.

Der er ikke på nuværende tidspunkt planer om forhandling af egentlige partikelreduktionskrav til skibe i IMO.