



## **Spørgsmål AY:**

**Vil ministeren redegøre for resultaterne fra det seneste møde i IMO's miljøkomité og den danske indsats i den forbindelse, herunder blandt andet give en uddybning af muligheden for flertalsafgørelser, indførelse af klare reduktionskrav til skibsfarten og kravet om en global CO<sub>2</sub>-afgift?**

---

Jeg skal indledningsvis nævne, at der den 11. april 2008 er oversendt et orienteringsnotat til udvalget om resultaterne af det 57. møde i IMO's miljøkomité, MEPC, som blev afholdt i begyndelsen af april 2008.

Som jeg redegjorde for på samråd den 27. februar 2008, er det regeringens holdning, at der skal findes en international løsning til at håndtere udfordringer fra en international sektor. Hvis enkelte lande valgte at tage selvstændige initiativer, ville det ikke have nogen virkning, da rederierne blot ville udflage til andre lande. Det kommer hverken miljøet eller klimaet til gode.

Som led i denne internationale strategi havde Danmark forud for mødet i IMO's miljøkomité fremsendt to konkrete forslag til, hvordan CO<sub>2</sub> udledningen fra skibsfart kan reguleres.

Det første forslag omhandler en afgift på skibsbrændstof, hvor provenuet bruges til at købe CO<sub>2</sub>-kvoter eller klimakreditter.

Det andet forslag omhandler et obligatorisk CO<sub>2</sub> design-indeks for nye skibe.

Begge reguleringsforslag blev mødt med stor sympati, og som det fremgår af orienteringsnotatet, lykkedes det Danmark at sikre, at de to forslag har en fremtrædende plads på dagsordenen til det ekstraordinære IMO møde, som skal afholdes i Oslo den sidste uge i juni i år.

Herudover foreslog Danmark ni principper, som vi mener bør lægges til grund for en kommende global regulering, og dem vil jeg gerne repetere:

- Skal bidrage effektivt til at begrænse det samlede globale udslip af drivhusgasser
- Skal være internationalt bindende og flagneutralt for at undgå omgåelse
- Skal være omkostningseffektivt
- Skal eliminere eller i det mindste effektivt minimere konkurrenceforvridende og globaliseringshæmmende elementer
- Skal understøtte innovation
- Skal være målbaseret og ikke foreskrive specifikke metoder
- Skal sikre løsninger, der ikke straffer rederier, som løbende har fokuseret på energioptimering
- Skal være let administrerbart
- Skal sikre gennemsigtighed

Forslaget om de ni principper fik også stor opmærksomhed og førte til en ophedet debat blandt medlemslandene.

Det skyldtes ikke mindst princippet om, at en global regulering skal være flagneutral, hvorved alle skibe skal omfattes uden at skele til deres oprindelsesland.

En række udviklingslande tog Kyoto-protokollen til indtægt for, at en regulering i IMO alene skal omfatte lande med en reduktionsforpligtigelse – det, der i Kyoto-protokollen hedder Annex I lande. Kina forsøgte således at argumentere for, at de ikke skulle omfattes af en regulering man måtte blive enige om i IMO.

Imidlertid havde IMO's generalsekretær stor sympati for de danske principper og bad undtagelsesvis om at få ordet under forhandlingerne. Det fik han og han appellerede til landene om at løfte udfordringen og understregede, at det

ikke gav mening at undtage udvalgte lande fra en regulering.

Efterfølgende konkluderede IMO, at principperne var godkendt med et overvældende flertal, omend der er praksis for at træffe beslutninger ved konsensus.

Man kan derfor klart sige, at Danmark både før og under mødet spillede en afgørende rolle for diskussionerne og ikke mindst udfaldet.

Netop forløbet om vedtagelsen af principperne leder videre til spørgsmålet om flertalsafgørelser.

Forløbet om principperne viste, at IMO tager sagen alvorligt, idet man brød den lange praksis om konsensus.

Når vi kommer til de mere tekniske drøftelser om udformningen af virkemidler og tiltag, kan der p.t. kun gisnes om hvad forløbet bliver.

Der er stadig mange sten på vejen, og det er afgørende, at man fortsætter med den offensive stil, vi så på sidste møde i IMO's miljøkomité.

Vi tror, at med en offensiv stil kan vi fremme IMO processen, herunder for eksempel presse på for nye beslutninger om at afholde ekstraordinære møder i IMO regi. Netop den type beslutninger kan vi formentlig få igennem med flertalsafgørelser. Et enkelt land kan således ikke blokere for møder.

Samtidig er det vigtigt at have i baghovedet vi ikke har ubegrænset tid, og det har IMO heller ikke.

Det gjorde jeg meget klart ved et round-table arrangement i februar 2008, som var arrangeret af Danmarks Rederiforening med deltagelse af internationale nøgleaktører.

Hér sagde jeg klart, at IMO må og skal levere et reelt bidrag til at reducere den

globale klimabelastning. Sker det ikke – ja så står vi i en ny situation, hvor sektoren må tænkes ind i en kommende klimaaf tale.

Man kan så spørge om chancerne for at blive enige er større i forbindelse med en klimaaf tale. I den forbindelse er det min erfaring fra klimaforhandlingerne, at der kan findes mange løsninger i de sene nattetimer. Så IMO er formentlig bedst tjent med selv at finde en ambitiøs løsning.

Fra dansk side har vi givet IMO en frist til oktober 2008, hvor miljøkomitéen igen mødes for at drøfte en løsning. Det er dér vi skal se om IMO kan løse opgaven.

Endelig vil jeg også gerne pege på det danske afgiftsforslag som et godt udgangspunkt for fremdrift, da det burde tilfredsstill e såvel industri- som udviklingslande.

Således skal en afgift på brændstof tage hånd om skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledning på den korte bane, ved at provenuet fra afgiften bruges til at købe klimakreditter i udviklingslandene.

Dermed kan udviklingslandene se deres egne interesse i at indgå i aftalen, og samtidig bidrager skibsfarten til en reduktion af den globale CO<sub>2</sub>-udledning.

Afslutningsvis vil jeg knytte en kommentar til det danske forslag om et CO<sub>2</sub>-design-indeks.

Indekset er et virkemiddel på den lange bane og indebærer, at alle nybyggede skibe skal have et CO<sub>2</sub>-indeks, som angiver skibets CO<sub>2</sub>-emissioner. Det svarer lidt til den mærkningsordning, vi kender fra f.eks. biler, hvor man kan se om bilen er en energiklasse A, B osv.

Med sådan et obligatorisk indeks, er det muligt at stille krav til for eksempel containerskibe om, at de som minimum skal have et CO<sub>2</sub>-indeks af en given



størrelse, og herigennem presses bl.a. skibsværfterne til at finde teknologibaserede løsninger.

Indekset har en effekt på den lange bane fordi skibe typisk har en levetid på op mod 30-35 år, vil indekset som sagt have en effekt på den lange bane, men det er helt klart et meget potent virkemiddel.

IMO har nu bolden, og de skal nu spille den i mål. Når vi kender resultatet fra sommerens møde i Oslo vil jeg naturligvis oversende en orientering til udvalget.