



Orientering til Folketinget om IMO møde om skibsfartens udledning af CO₂ Oslo 23. - 27. juni 2008

Resumé

På et ekstraordinært IMO møde om skibsfartens udledning af CO₂ i Oslo i perioden 23.-27. juni 2008 blev der udarbejdet en tekst om et CO₂ design indeks for nye skibe samt en tekst om obligatoriske krav til forbedret energieffektivitet på skibene med sigte på miljøkomiteens (MEPC) kommende møde. Teksterne var helt overvejende baseret på danske forslag og vil indgå som anbefalinger med sigte på beslutninger på det næste møde i IMO's miljøkomité i oktober 2008.

Generelt om mødet

På et møde i april 2008 i IMO's miljøkomité, MEPC, blev det besluttet at afholde et ekstraordinært møde om CO₂ og skibsfart. Det ekstraordinære møde fik til opgave at videreudvikle de konkrete tekniske, operationelle og markedsbaserede virkemidler til at håndtere skibsfartens CO₂ udledning, som var blevet identificeret på mødet i miljøkomiteen, samt – om muligt – at opstille anbefalinger med sigte på beslutninger på miljøkomiteens næste egentlige møde i perioden 6.-10. oktober 2008.

Det ekstraordinære møde blev åbnet den 23. juni 2007 af den norske industri- og handelsminister og miljøminister samt IMO's generalsekretær, som alle lagde vægt på behovet for en global løsning, som effektivt kunne tage hånd om skibsfartens CO₂ udledning. Generalsekretæren henviste endvidere til de ni danske principper, som var blevet vedtaget på MEPC mødet i april, herunder princippet om, at kommende IMO regulering skal gælde lige for alle lande uden undtagelse.

En række udviklingslande fremsatte efterfølgende en række forbehold vedrørende principperne, særligt princippet om, at kommende regulering skal omfatte alle lande. Disse lande henviste til at princippet var i strid med Kyoto-protokollens sondring mellem lande med og uden reduktionsforpligtelser – såkaldte anneks I og ikke-anneks I lande.

Herudover gav den samme kreds af lande udtryk for, at tiden ikke er moden for bindende regulering.

Efterfølgende overgik mødet til de konkrete emner på dagsordenen.

Udvikling af CO₂ design indeks for nye skibe

Danmark og Japan havde fremsat hver deres forslag til et CO₂ indeks for nye skibe. Det danske forslag tog udgangspunkt i enkle og verificerbare parametre ved udregning af et CO₂ indeks. Det danske forslag indeholdt endvidere forslag til obligatoriske krav til forbedret CO₂ effektivitet på skibene samt den nødvendige metodik til opnåelse heraf. Det japanske forslag indeholdt derimod alene et udkast til en frivillig energimærkning og uden egentlige krav om obligatorisk øget CO₂ effektivitet. Det japanske forslag indeholdt endvidere parametre vedrørende vejr- og havforhold, som fortsat ikke er fuldt udviklet.

Det ekstraordinære møde udarbejdede en tekst om et CO₂ indeks til miljøkomiteens kommende møde helt overvejende baseret på det danske forslag, samt en tekst om obligatoriske krav til forbedret energieffektivitet på skibene, idet den nærmere fastsættelse af graden for øget energieffektivitet (dvs. reduktionsforpligtelserne) samt en række tekniske detaljer overlades til miljøkomiteen som sådan.

Udvikling af et operationelt CO₂ indeks

Tanken med et operationelt indeks har været at fastsætte mål for skibenes faktiske CO₂ udledning, når skibet er i fart.

Det ekstraordinære møde konkluderede, at denne form for indeks næppe egner sig til regulering, da det kun vanskeligt kan anvendes til at sammenligne forskellige skibe, idet en sådan sammenligning afhænger af vejret på den enkelte tur, lastens beskaffenhed og andre faktorer, der ikke kan kontrolleres af operatøren. Mødet fandt dog, at arbejdet formentligt vil kunne danne grundlag for rederiets egne bestræbelser i relation til miljøledelse, herunder udarbejdelse af miljøregnskaber.

Udvikling af en CO₂ basislinje

Udviklingen af en basisline bygger på en tidligere IMO beslutning med sigte på at etablere en samlet opgørelse for skibenes CO₂ udledning. Drøftelserne på det ekstraordinære møde drejede sig grundlæggende om, hvorvidt der er behov for at etablere en (omstændelig) model, hvor IMO fremover modtager energidata for hvert enkelt skib, eller om der i stedet kan tages udgangspunkt i en estimeret tilgang, hvor der anvendes en række kendte faktorer som grundlag for en beregnet basislinje.

Mødet nåede ikke til enig om tilgangen, men fandt at drøftelsen om valg af basislinjemodel burde tages i miljøkomiteen som sådan. Der kunne dog umiddelbart konstateres flertal blandt de delegationer, som ønsker at tage afsæt i en beregnet basislinje.

Udvikling af retningslinier for bedste praktiser

IMO sekretariatet havde fremlagt et konkret resolutionsforslag om retningslinier for bedste praksiser for skibe og rederier, såsom rute- og vejroptimering, fartkontrol og -begrænsning, optimeret last- og flådehåndtering samt optimeret vedligeholdelse af skibe af udstyr. Det lykkedes det ekstraordinære møde at udvikle et katalog over sådanne bedste praksiser, som skibe og rederier kan anvende i deres videre arbejde med at øge skibenes energieffektivitet. Kataloget vil blive forelagt miljøkomiteens næste møde med sigte på drøftelse og eventuel vedtagelse.

Udvikling af markedsbaserede virkemidler

Forslag om en brændstofafgift

Præsentationen af det danske forslag om en brændstofafgift, hvor provenuet skulle gå til CO₂ samt klimaprojekter i udviklingslande gav anledning til en klar deling blandt delegationerne. En række udviklingslande udtalte sig yderst klart imod forslaget under henvisning til de tidligere generelle tilkendegivelser, mens andre delegationer fra samme kreds var mere runde i deres afvisning af forslaget. Der var ingen delegationer, som udtrykte sig entydigt positivt om forslaget.

Formanden konkluderede i dette lys, at han ikke så mulighed for at videreudvikle forslaget på dette møde.

Forslag om et kvotehandelssystem

I relation til forslaget om et kvotehandelssystem tilkendegav den samme kreds af udviklingslande tilsvarende principielle betænkeligheder, som gjorde sig gældende i forhold til forslaget om en brændstofafgift. Herudover tilkendegav denne kreds af lande endvidere, at Europa skulle være velkommen til at gennemføre et regionalt kvotehandelssystem for skibsfarten.

En række EU lande var i modsætning hertil mere aktive i forhold til forslaget om et kvotehandelssystem.

Formanden måtte dog drage samme konklusion, som med brændstofafgiften – nemlig, at det heller ikke var muligt at videreudvikle dette koncept yderligere på dette møde.

Begge de to forslag vil indgå i det ekstraordinære mødes rapport til miljøkomiteens næste møde i oktober og vil dermed være på dagsordenen for dette møde.