

KLIMA- OG ENERGIMINISTERIET

MINISTEREN

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 1. februar 2008
J nr.
Stormgade 2-6
1470 København K
Telefon 3392 2800

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg har i brev af 14. december 2007 stillet mig følgende spørgsmål 43, alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 43:

"Giver vedlagte oversigt et retvisende billede af Danmarks bruttoenergiforbrug, når den samlede danske skibstransports energiforbrug er medregnet? "

Svar:

Oversigten giver ikke et retvisende billede og Energistyrelsen er ikke umiddelbart bekendt med den pågældende oversigt. Jeg bemærker endvidere, at oversigten ikke indeholder kildeangivelse

I den danske energistatistik opgøres bruttoenergiforbrug i fuld overensstemmelse med de internationale retningslinjer for energistatistik fra FN, Det Internationale Energi Agentur og Eurostat. Energiforbrug til fly i både indenrigs- og udenrigsfart samt indenrigs søtransport *indgår* således i opgørelsen af Danmarks bruttoenergiforbrug, mens energiforbrug til skibe i udenrigsfart ikke indgår.

For udenrigsskibsfart følges samme opgørelsesmetode i FN's Klimakonvention og dennes Kyotoprotokol for drivhusgasopgørelser. Det vil sige, at CO₂-emissionerne fra udenrigsskibsfart ikke regnes med i noget lands klimaforpligtigelse. Det skyldes, at en regulering af skibsfartens udledninger gennem nationale regulering i de enkelte lande, hvor rederierne har indregistreret deres skibe, ville kunne medføre, at rederierne blot søgte mod andre lande med de svageste krav, herunder eventuelt lande der står uden for alle aftaler om regulering.

CO₂-emissionerne fra udenrigsskibsfart må derfor reguleres gennem internationalt samarbejde. Derfor arbejder regeringen i FN's organisation for skibsfart, IMO, på at få en international regulering, der skal gælde for al international skibsfart.

Man skal være opmærksom på, at bruttonationalproduktet, BNP ikke opgøres på enkeltsektorniveau. Det er derfor ikke muligt at udskille skibsfartens betydning for de danske BNP-værdier. Bruttoværditilvæksten, BVT, som udvikler sig i et næsten fast forhold til BNP, opgøres imidlertid på enkeltsektor, og hvis

denne bruges som en indikator for de enkelte erhvervs bidrag til udviklingen i BNP, bliver resultatet, at selvom den danske skibsfart (både indenrigs- og udenrigsskibsfart) isoleret set har undergået en meget stor vækst fra 1990 til i dag, så er betydningen for væksten i den samlede danske økonomi forholdsvis beskeden. Skibsfartens BVT udgjorde i 1990 0,9 pct. af den samlede BVT i Danmark. Denne andel steg til 1,4 pct. i 2003.

Selv hvis man sammenholder udviklingen i bruttoenergiforbruget med et mål for BNP, der var søgt nedjusteret med væksten i skibsfarten, ville det således ikke ændre på den tidligere nævnte iagttagelse omkring afkobling mellem energiforbrug og økonomisk udvikling. Hertil kommer, at en sådan opgørelse ikke ville følge internationale retningslinier, og således ikke ville kunne bruges til internationale sammenligninger.

Jeg finder det på denne baggrund helt naturligt og retvisende, at vi tager udgangspunkt i udviklingen i Danmarks bruttoenergiforbrug, som altså ikke indeholder energiforbruget til skibe i udenrigsfart, når vi laver sammenstillinger mellem økonomisk vækst, energiforbrug og CO₂-udledning.

Med venlig hilsen

Connie Hedegaard