



Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 5. oktober 2009
J. nr. 1002-0074

Klima- og energiministeren Connie Hedegaards svar på MPU alm. del spørgsmål 730. Spørgsmålet er stillet af Pia Olsen Dyhr (SF).

Spørgsmål MPU alm. del 730:

"Vil ministeren ligeledes kommentere kommentaren i Ingeniøren (www.ing.dk) den 21. august 2009 af Jørgen Clausen "Mindre CO₂-udledninger er en kæmpe forretning for os alle", herunder det økonomiske potentiale i en reduktion af søfartens CO₂-udledning, samt hvorvidt skribentens opfordring til at benytte regulering af søfarten i samme omfang, som man i dag regulerer luftfarten?"

Svar:

Jørgen Clausen har som udgangspunkt ret i, at der vil være økonomiske gevinster forbundet med at reducere udledningen af CO₂, men dette forudsætter, at tekniske og operationelle løsninger er til stede.

Jeg har ikke kendskab til, at skibsfartsbranchen skulle have nævnt reduktionspotentialer af nævnte størrelse. Det er i den forbindelse vigtigt at være opmærksom på forskellen mellem skibsfartens reduktionspotentiale og skibsfartens energieffektiviseringspotentiale, idet sidstnævnte ikke nødvendigvis fører til en reduktion af skibsfartens samlede CO₂-udledning, hvis transportbehovet stiger. Ifølge studier foretaget af FN's søfartsorganisation, IMO, ventes international skibsfart således ikke ved brug af tekniske og operationelle løsninger alene at kunne reducere skibsfartens samlede CO₂-udledning, da udviklingen i verdenshandelen ventes at føre til vækst i international skibsfart.

Danmark er på mange områder langt fremme i arbejdet med at udvikle grønne teknologier for skibsfart, som har et stort potentiale for at reducere CO₂-udledningen. Regeringen arbejder således sammen med erhvervet samt forsknings- og uddannelsesinstitutioner for at reducere skibsfartens emissioner. Her kan nævnes arbejdet, som pågår i regi af Partnerskabet for Klimaansvar i Det Blå Danmark, som har peget på behovet for en indsats blandt andet inden for forskning og udvikling. Samtidig samarbejdes i regi af Green Ship of the Future om udvikling af konkrete markedsnære projekter inden for skibsfart.

Med hensyn til regulering af luftfarten, har EU vedtaget regulering af luftfartens emissioner, og luftfarten omfattes således af EU's eksisterende ETS fra 2012. Reguleringen gælder alle flyvninger internt i EU og flyafgange ind og ud af EU-lande og betyder, at flyselskaber, der udleder mere CO₂ end tilladt, skal købe ekstra kvoter. Luftfarten får i 2012 tildelt kvoter svarende til 97 % af sektorens gennemsnitlige årlige udledning i perioden 2004-06. Fra 2013 reduceres den årlige kvotetildeling til 95 % af sektorens gennemsnitlige årlige udledning i perioden 2004-06.

Når luftfarten sammenlignes med skibsfarten, er det vigtigt at være opmærksom på, at der er tale om to forskellige sektorer, hvor skibsfart i sin natur er et globalt erhverv, idet skibe kan være registreret i ét land, mens det udfører transportarbejde mellem to eller flere andre lande. Skibsredere kan således hurtigt omregistrere et skibs flag til det land med de lempeligste regler. Derfor er det vigtigt, at man for så

vidt angår international skibsfart arbejder på at finde globale løsninger, ligesom man også fra dansk side foretrækker og arbejder for en global løsning for luftfarten. Fra dansk side arbejder man således på at opnå løsninger for international skibsfart i IMO, der er globale, bindende og flagneutrale, hvormed skibe omfattes af fremtidig regulering uanset hvilket flag de sejler under.