



Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

**Ministeren**

Dato  
9. juni 2016

J.nr. 2016-1095

Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget har i brev af 12. maj 2016 stillet mig følgende spørgsmål 206 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

**Spørgsmål 206:**

Vil ministeren fremsende et notat om status for forhandlingerne om reduktion af emissionen af klimagasser fra skibsfarten og luftfarten i klimakonventionen, EU, FN's luftfartsorganisation ICAO og FN's søfartsorganisation IMO og herunder oplyse den danske forhandlingslinje til de kommende møder? Ministeren bedes i den forbindelse fremsende en oversigt over planlagte møder om reduktion af klimagasser fra luft- og skibsfarten i de fire fora.

**Svar:**

Forhandlingerne i UNFCCC

Udledningerne fra international luft- og skibsfart er gennem en årrække blevet drøftet i UNFCCC. Danmark og EU's holdning har været, at man i klimaforhandlingerne skulle blive enige om et reduktionsmål for sektorerne, og at selve reguleringen skulle udvikles og implementeres i ICAO og IMO, hvor der ikke er en tilsvarende opdeling mellem i- og ulande. Danmark og EU arbejdede således også aktivt for, at Parisaftalen skulle adressere udledninger fra international skibs- og luftfart, men det lykkedes ikke at få international transport eksplicit nævnt i aftalen, da der ikke var opbakning til dette i forhandlingerne.

Samtidigt står det klart, at alle sektorer vil være nødt til at bidrage for at nå Parisaftalens målsætning om at holde den globale temperaturstigning "et godt stykke" under to grader og arbejde for at begrænse den til halvanden grad. Det er således EU's og Danmarks holdning, at international transport også skal bidrage til at opfylde Parisaftalen og dens langsigtede målsætninger. Dette aktualiserer drøftelserne om vedtagelse af international regulering af CO<sub>2</sub> udledninger fra international luft- og skibsfart, som pågår i ICAO og IMO.

Forhandlingerne i IMO

Fsva. forhandlingerne i IMO har jeg forelagt spørgsmålet for erhvervs- og vækstministeren, der oplyser følgende:

**Energi-, Forsynings- og  
Klimaministeriet**

Stormgade 2-6  
1470 København K

T: +45 3392 2800  
E: [efkm@efkm.dk](mailto:efkm@efkm.dk)

[www.efkm.dk](http://www.efkm.dk)



”Den danske forhandlingslinje er, at skibsfarten som andre sektorer skal bidrage til at reducere den samlede CO<sub>2</sub>-udledning. Det er i den forbindelse afgørende, at der er tale om global, flagneutral regulering, så man reelt reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen og fastholder lige konkurrencevilkår. Der er enighed i EU om denne linje.

I IMO har man opnået enighed om globale regler for nye skibes energieffektivitet. Nye skibe skal fra 2025 være 30 pct. mere energieffektive.

Den største udfordring er fortsat bindende krav om reduktion af CO<sub>2</sub> i forhold til den eksisterende skibsfart, og især hvorvidt denne regulering skal være global og gælde for alle skibe uafhængigt af flag. Manglende enighed herom førte til, at skibsfarten ikke blev omfattet af aftalen ved COP21 trods en aktiv indsats fra bl.a. EU herunder Danmark.

Som en vej frem er man i IMO blevet enige om en tretrinstitgang for reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen, som også omfatter den eksisterende skibsfart. Der er tale om følgende trin:

- 1) skibsfartens brændstofforbrug kortlægges
- 2) på baggrund heraf foretages en analyse
- 3) beslutning om fremtidige tiltag.

Første trin forventes afklaret i efteråret, hvor det ventes, at IMO vedtager bindende regler om skibes registrering og indberetning af brændstofforbrug.”

#### Forhandlingerne i EU om skibsfart

I 2009<sup>1</sup> blev det vedtaget, at alle økonomiske sektorer, herunder international søfart, bør bidrage til at nå Fællesskabets samlede mål for emissionsreduktioner. Her blev det også vedtaget, at hvis medlemsstaterne ikke den 31. december 2011 havde godkendt en international aftale om medtagelse af emissionerne fra international søfart i reduktionsmålene inden for rammerne af IMO eller UNFCCC, bør Kommissionen forelægge forslag om medtagelse af emissionerne fra international søfart i Fællesskabets samlede reduktionsforpligtelse.

På den baggrund blev der i 2015 vedtaget en forordning om overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport som led i, at alle økonomiske sektorer skal bidrage til EU's reduktionsindsats. Det er hensigten, at EU's MRV-system skal fungere som en model for et internationalt MRV-system. Med henblik på dette vil Kommissionen løbende informere IMO og andre relevante internationale fora om relevante erfaringer. Selve overvågningen af skibenes emissioner skal påbegynde i 2018, og skibsejerne skal indsende de første, årlige rappor-

---

<sup>1</sup> Dette blev vedtaget i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF om ændring af EU's ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner (ETS) samt i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning fra 2009 om byrdefordeling af medlemsstaternes reduktionsindsats frem til 2020 uden for de kvotebelagte sektorer (non-ETS).



ter fra 2019. Medlemslande er i øjeblikket i gang med at fastlægge detaljerne for blandt andet verifikationsprocessen samt sikre implementering af sanktionssystemer under forordningen.

Den danske forhandlingslinje til MRV-forordningen var at støtte initiativer på EU-niveau, der kan understøtte en global indsats i lyset af, at international skibsfart bør bidrage til den globale reduktionsindsats.

#### Forhandlingerne i ICAO

ICAO's præsident har i december 2015 udarbejdet et konkret forslag til en resolution om indførelse af en klimaregulering af international luftfart i form af en global markedsbaseret mekanisme (GMBM). Forslaget indebærer, at CO<sub>2</sub>-emissioner fra den internationale luftfart fastholdes på 2020-niveau ("Carbon Neutral Growth 2020"). Der foretages en faseopdelt igangsættelse af GMBM, hvor højindkomstlandene omfattes først. Forslaget forelægges til vedtagelse på ICAO's generalforsamling i september 2016.

ICAO afholdt den 11.-13. maj 2016 et højniveau-møde, hvor Danmark deltog. Formålet med mødet var at opnå enighed om forslaget til en GMBM. Drøftelserne viste, at det kan blive vanskeligt at opnå enighed om et fælles forslag, men at det ikke er umuligt. Fra europæisk side vil det foreliggende forslag formentlig kunne accepteres, men det forventes at være nødvendigt med betydelige kompromiser for at opnå enighed.

Den europæiske, og dermed også den danske, forhandlingslinje er at søge at opnå enighed om en så miljømæssigt effektiv aftale som muligt. Det er samtidig også hensigten at undgå en isolering af EU, som det skete ved den forrige generalforsamling i ICAO i 2013. Et væsentligt element i drøftelserne for EU er den fremtidige status for EU's kvotehandelssystem. En videreførelse af EU's kvotehandelssystem for international luftfart parallelt med et globalt system under ICAO vil formentlig ikke være acceptabelt for nogen lande uden for EU.

#### Forhandlingerne i EU om luftfart

Som følge af manglende international fremdrift for en international regulering af luftfartens CO<sub>2</sub>-udledning vedtog EU i 2008, at luftfart til og fra EU skulle omfattes af EU's kvotehandelssystem fra 2012. Beslutningen afstedkom diplomatiske spændinger ift. tredjelande. EU besluttede derfor i 2012 midlertidigt at fritage luftfart mellem EU og tredjelande for herigennem at forbedre forhandlingsklimaet i ICAO. I 2014 (efter ICAO-generalforsamlingen i 2013) besluttedes det at forlænge fritagelsen til og med 2016 med henblik på at sikre yderligere dynamik i den videre forhandlingsproces i ICAO.

Efter ICAO's generalforsamling i 2016 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at gennemføre den globale markedsbaserede mekanisme, som skal gælde for emissionerne fra 2021. Kommissionen vil også forelægge forslag til ændring af EU's kvotehandelsdi-



ektiv, såfremt det er hensigtsmæssigt. Et ændringsforslag kan eksempelvis blive aktuelt, såfremt det ikke ønskes igen at lade ruter mellem EU og tredjelande omfatte af EU's kvotehandelssystem fra 2017, som direktivet ellers foreskriver. Regeringen har ikke taget stilling til dette spørgsmål, idet udkommet af ICAO's generalforsamling samt EU-Kommissionens evaluering heraf afventes.

Oversigt over planlagte møder om reduktion af udledninger fra luft- og skibsfarten.

En oversigt over planlagte møder er vedlagt i bilag 1.

Med venlig hilsen

Lars Chr. Lilleholt