



Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg

Den 19. oktober 2016  
Sagsnummer: 2016-221

./ Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering notat til Folketinget om afholdelse af 70. møde i komiteen om beskyttelse af havmiljøet (MEPC) under den internationale maritime organisation (IMO) den 24.-28. oktober 2016 i London.

Med venlig hilsen

Klaus Retoft



## Notat til Folketinget om møde i IMO's miljøkomité MEPC (MEPC 70) den 24.-28. oktober 2016 i London

---

De væsentligste emner på dagordenen for MEPC 70 er:

- Ballastvand (Dagsordenspkt. 4)
- Svovlindhold i skibsbrændstoffer (Dagsordenspkt. 5),
- NOx emissionskontrolområde - NECA (Dagsordenspkt. 5),
- Energieffektivitetsindex – EEDI (Dagsordenspkt. 5),
- Yderligere forbedring af skibes energieffektivitet (Dagsordenspkt. 6)
- Reduktion af drivhusgasser (Dagsordenspkt. 7)

Notatet er udarbejdet i fællesskab mellem Miljø- og Fødevarerministeriet (Miljøstyrelsen og Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning) og Erhvervs- og Vækstministeriet (Søfartsstyrelsen) og beskriver, hvad MEPC skal tage stilling til på ovennævnte områder, samt dansk holdning hertil. De danske myndigheder samarbejder om varetagelsen af dagsordenspunkterne således at Miljø- og Fødevarerministeriet på mødet har det primære ansvar for punkterne om ballastvand, svovl og NECA, og Søfartsstyrelsen varetager punkterne om energieffektivitet og drivhusgasser. Ud over de emner, der er beskrevet i nærværende notat, er der en række emner af mere teknisk karakter på dagsordenen på dagsordenen for MEPC 70. Disse fordeles efter ressort.

### Løsning

På mødet er de væsentligste mærkesager for Danmark:

- At ballastvandkonventionen, der træder i kraft den 8. september 2017, implementeres hurtigt og effektivt, og at de tilhørende IMO-vejledninger sikrer en forbedring af kvaliteten af ballastvandanlæg uden at umuliggøre udvikling af nye anlæg.
- At der træffes beslutning om, hvornår den globale grænseværdi for svovl i skibsbrændstoffer træder i kraft, og at tidspunktet bliver i 2020 eller hurtigst muligt derefter, samt at indsatsen for effektiv implementering og håndhævelse af svovlreglerne styrkes.
- At Nordsøen og Østersøen udpeges som emissionskontrolområder for NOx, ved at ansøgningerne herom fra Nordsø- og Østersølandene godkendes.
- At det vil være muligt at bygge store energieffektive ro-ro skibe, der opfylder de gældende krav, og at der vedtages nye krav til beregning af minimumsfremdrivningseffekt for skibe.
- At der vedtages regler for dataopsamling af skibes brændstofforbrug (data collection), og at de tilhørende IMO-vejledninger færdiggøres ved mødet eller snarest derefter; så regler og vejledninger er flage neutrale og kan håndhæves effektivt.
- At der skabes fremdrift i forhandlingerne om skibsfartens bidrag til at reducere de fremtidige CO<sub>2</sub>-udledninger. Danmark vil arbejde for, at IMO træffer beslutning om at supplere den aftalte trinvis tilgang med en parallel indsats, så der kan iværksættes en proces for at fastsætte skibsfartens bidrag til at reducere den globale CO<sub>2</sub>-udledning i form af fastsættelse af skibsfartens "fair share".

### Ballastvand (Dagsordenspkt. 4)

## **Baggrund**

Danmark har ratificeret IMO's Ballastvandkonvention i 2012, og den er implementeret i dansk lovgivning i Havmiljøloven (LBK nr 963 af 03/07/2013). Konventionen skal minimere indførsel af skadelige (invasive) organismer til vandmiljøet gennem krav til rensning af skibes ballastvand. Konventionen træder i kraft den 8. september 2017.

1. Kvalitetskrav til skibes ballastvandsystemer: Vejledningen for test og typegodkendelse (G8) er under revision, idet nogle anlæg godkendt efter den nuværende vejledning ikke lever op til konventionens krav. Da USA har egne regler, der ikke er identiske med IMO's, er en del af revisionen af G8 et forsøg på at mindske forskellene og gøre IMO's regler mere robuste fremover. USA vil ikke godkende en anderkendt testmetode anvendt af G8 (Most Probable Number (MPN)). Denne beslutning har som konsekvens, at ingen ballastvandsystemer pt. er godkendt af USA, og at ca. halvdelen af alle typegodkendte ballastvandsystemer (systemer, der anvender UV-lys) foreløbigt ikke kan godkendes i USA.

2. Konventionens fornyelse, "Roadmap" for proces og implementering: Ud fra erfaringer med drift af allerede installerede anlæg, skal en samlet ramme for fornyelses- og implementeringsprocessen for konventionen og herunder for de resolutioner, som er besluttet bl.a. vedr. overgangsordning for håndhævelse af konventionens uledningskrav mv. drøftes.

3. Konventionens dispensationsbestemmelser med risikovurdering efter Guideline G7: Skibe i fast rute kan få dispensation for rensning af ballastvand, hvis en risikovurdering af havnene ikke viser høj risiko for spredning af invasive arter med ballastvandet. En risikovurdering efter konventionens vejledning (G7) er meget omkostnings- tung, og Danmark har foreslået et nyt koncept – "Same Risk Area" (SRA) – der vil give samme sikkerhed, men som er enklere for både myndigheder og redere. Danmark og Interferry<sup>1</sup> har indsendt en videnskabelig dokumentation for konceptet til MEPC 69, men drøftelse heraf blev af tidsmæssige årsager udsat til MEPC 70. Danmark har til dette møde indsendt yderligere oplysninger om, hvordan et konkret SRA-område med Sverige i Kattegat kan undersøges. Dette projekt udføres af DTU-Aqua.

4. Konventionens regler for udskiftning af ballastvand (B-3): Liberia har til MEPC 70 indsendt et dokument med forslag til en MEPC-resolution, der vil udsætte indfasning af renskravene med 3-5 år, dog betinget af en evaluering af, om den nye G8 virker efter hensigten. ICS (International Chamber of Shipping, verdens førende rederorganisation) har indsendt et dokument med et lignende forslag.

## **Hvad skal der tages stilling til på MEPC 70?**

Ad 1) MEPC's "korrespondancegruppe" mødes ugen før MEPC 70 for at fremskynde færdiggørelse af korrespondancegruppens forslag til ændringer af G8.

Ad 2) MEPC forventes, at indlede en drøftelse af, hvordan man bedst muligt kan planlægge en proces for fornyelse og implementering af konventionen og samtidigt inddrage eksisterende viden.

Ad 3) MEPC 70 forventes at drøfte anvendelse af SRA-konceptet, f.eks. igennem en ny procedure tilknyttet G7.

Ad 4) MEPC 70 skal drøfte Liberias og ICS' forslag om forlængelse af anvendelsen af udskiftning i en længere periode, end konventionens nuværende regler tillader. Forslaget vil reelt betyde, at tidspunktet for, hvornår skibe skal udstyres med ballastvandanlæg, udskydes, hvilket vil medføre en ændring af konventionen.

## **Dansk holdning**

Ad 1) Danmark arbejder for en hurtig og robust implementering af konventionen og kan derfor støtte revisionen af G8.

Ad 2) Danmark støtter generelt ideen for den fremtidige proces med fornyelse og revision af Ballastvandkonventionen i overensstemmelse med konventionens regler.

Ad 3) Danmark støtter udviklingen af SRA-konceptet. Både Danmarks Rederiforening og Søfartsstyrelsen har været aktive for at få konceptet udviklet og accepteret internationalt.

---

<sup>1</sup> Interferry er en international fæргеorganisation, der har medlemmer i 35 lande og en Bruxelles-afdeling

Ad 4) Danmark er imod ændringer af tidsfristerne for installering af ballastvandanlæg på skibene, da man dermed reelt udskyder kravet om rensning. Danmark ser ikke et væsentligt behov for at udskyde de gældende frister, som vurderes rimelige.

### **Global grænseværdi for svovlindhold i skibsbrændstoffer (Dagsordenspkt. 5)**

#### **Baggrund**

I 2008 besluttede IMO en trinvis reduktion af svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Ifølge reglerne nedsættes den globale<sup>2</sup> grænseværdi for svovl fra 3,5 % til 0,5 % i 2020. Ikrafttrædelsen kan dog udskydes til 2025, hvis der ikke i 2020 er tilstrækkeligt brændstof med højst 0,5 % svovl til stede. Beslutningen om en eventuel udskydelse skal træffes senest i 2018, baseret på et IMO-ekspertstudie, der blev igangsat i 2016. EU's svovldirektiv betyder, at grænseværdien på 0,50 % træder i kraft i 2020 i EU-farvande uanset IMO's beslutning. IMO- og EU-reglerne er indført i dansk lovgivning med svovlbekendtgørelsen.

MEPC 69 traf en principbeslutning om, at beslutningen om ikrafttrædelse af den globale grænseværdi for svovl bør træffes på MEPC 70 for at give industrien tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye krav.

En udskydelse må forventes at betyde reducerede udgifter til brændstoffer for rederierne, men mindre afsætning for firmaer, der producerer udstyr til rensning af udstødningsgas for svovl (scrubbers).

En effektiv implementering og håndhævelse af den globale grænseværdi er vigtig for at sikre den forventede miljøeffekt af reglerne og for at sikre lige konkurrence for danske rederier i international fart.

For de danske rederier er det vigtigt, at MEPC 70 træffer en beslutning om tidspunktet for ikrafttrædelse af den globale grænseværdi for at give såvel erhvervet som myndighederne tid til at tilpasse sig de nye regler. Rederierne lægger stor vægt på, at håndhævelsen af reglerne bliver effektiv på globalt plan. Udstyrsindustrien støtter ikrafttrædelse i 2020, da det forventes at føre til en væsentlig vækst i markedet for scrubbers.

#### **Hvad skal der tages stilling til på MEPC 70?**

##### *1) Ikrafttrædelse af skærpet global grænseværdi for svovlindholdet i skibsbrændstoffer*

MEPC skal tage stilling til, om tidspunktet for ikrafttrædelse af den globale grænseværdi for svovlindhold i skibsbrændstoffer på 0,50 % uden for SECA skal være 1. januar 2020 eller udskydes til 1. januar 2025. Under mødet kan det ske, at der fremsættes forslag om et kompromis eller en overgangsordning, fx i form af en ikrafttrædelse mellem 2020 og 2025 eller en trinvis indfasning af kravet.

IMO's officielle ekspertstudie er afsluttet, og resultatet foreligger til MEPC 70. Undersøgelsen viser, at der er tilstrækkeligt brændstof til rådighed i 2020. Ud over IMO's ekspertundersøgelse foreligger der en anden undersøgelse af tilgængeligheden af brændstof udarbejdet af to ledende shippingorganisationer. Denne undersøgelse viser, at et skift til brændstof med maksimalt 0,50 % svovl den 1. januar 2020 næppe er praktisk gennemføreligt.

De to studiers estimat af efterspørgslen efter skibsbrændstoffer med maksimalt 0,50 % svovl er sammenlignelige. Begge studier tager højde for, at skibene, som alternativ til at brændstof med lavt svovlindhold, kan anvende flydende naturgas (LNG) som brændstof eller installere udstyr, der renser røgen for svovl (scrubbers). Den væsentligste forskel mellem de to studier ligger i vurderingen af raffinaderiernes evne til at levere den nødvendige mængde brændstof med lavt svovlindhold. Forskellen mellem de to studier forventes at give anledning til en længere drøftelse på MEPC 70.

##### *2) Forslag om styrket håndhævelse af svovlreglerne*

MEPC skal desuden tage stilling til en række forslag, der sigter mod at styrke en ensartet global implementering og håndhævelse af reglerne for svovlindhold i skibsbrændstoffer. En række lande uden for EU (bl.a. Japan og

---

<sup>2</sup> Den globale grænseværdi gælder uden for de såkaldte emissionskontrolområder for svovl (SECA). I SECA, der omfatter Nordsøen, Østersøen og farvandene omkring det Nordamerikanske kontinent, gælder en skærpet grænseværdi for svovlindholdet i skibes brændstoffer på 0,1 %.

Syd Korea) har sammen med flere industriorganisationer fremsat et forslag om, at IMO skal sætte øget fokus på en effektiv, global implementering af den skærpede, globale grænseværdi for svovl. Der er desuden to konkrete forslag, der omhandler ensartede procedurer for udtagning af olieprøver om bord på skibe. Olieprøverne er et vigtigt redskab for myndighederne til at dokumentere, om et skib overtræder reglerne om svovlindhold i skibsbrændstoffer.

#### **Dansk holdning**

Ad 1) Danmark finder det vigtigt, at MEPC 70 træffer beslutning om tidspunktet for ikrafttrædelse af den globale grænseværdi for svovlindhold i skibsbrændstoffer. Det er vigtigt, at såvel erhvervet som myndighederne får tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye krav, ligesom de mulige miljø- og sundhedseffekter vurderes at blive opnået hurtigere, jo tidligere der træffes beslutning om ikrafttrædelsestidspunkt. Danmark støtter, i overensstemmelse med den koordinerede EU-holdning, at den globale grænseværdi træder i kraft 1. januar 2020. På grund af EU's svovldirektiv er der fuld EU-kompetence på området. Danmark vil arbejde for et kompromis, hvor der på mødet træffes beslutning om ikrafttrædelsesdato så tæt på 2020 som muligt, såfremt der ikke på MEPC 70 kan opnås flertal for ikrafttrædelse i 2020.

Ad 2) Danmark støtter forslag, der kan styrke en effektiv implementering og håndhævelse af grænseværdierne for svovlindhold i skibsbrændstoffer.

#### **Emissionskontrolområde for NO<sub>x</sub>, NECA (Dagsordenspkt. 5)**

##### **Baggrund**

Udpegningen af et NO<sub>x</sub>-emissionskontrolområde (NECA) i henholdsvis Østersøen og Nordsøen vil have betydelige positive effekter for miljø og sundhed. For Nordsøen og Danmark vil det særligt være sundhedseffekten, der gør sig gældende, mens der for Østersøen særligt vil være en effekt af reduceret næringsstofbidrag til Østersøen.

Siden 2011 har der været et globalt krav om overholdelse af de såkaldte Tier II-krav, som svarer til en reduktion på 20 % af skibes NO<sub>x</sub>-udledninger i forhold til skibe bygget i perioden 2000-2010 (Tier I-krav). I et NECA-område skal nye skibe leve op til Tier III-krav, hvilket svarer til en yderligere reduktion på 75 % i forhold til de globale Tier II-krav.

Både i HELCOM (Østersø-kommission til beskyttelse af havmiljøet) og blandt Nordsølandene har man arbejdet i flere år på at få udpeget Nordsøen og Østersøen som NECA-områder i FN's søfartsorganisation (IMO). Rammerne for NECA blev forhandlet på plads i IMO i 2009 med forventning om etablering af NECA'er i Østersøen, Nordsøen og farvandet omkring Nordamerika gældende fra 2016. Det Nordamerikanske NECA trådte i kraft 1. januar 2016 som planlagt.

På grund af modstand fra Rusland blev det på MEPC 66 besluttet, at ikrafttrædelsesdatoen for nye NECA-områder, herunder Østersøen og Nordsøen, skulle udskydes, og at det i stedet skulle være op til ansøgerne at foreslå en dato for ikrafttrædelse i deres ansøgning til IMO.

Danmark har påtaget sig en aktiv rolle hele vejen igennem forhandlingerne om at finde et kompromis, som både Rusland og de resterende lande i Nordsøen og Østersøen kunne støtte. Dette arbejde lykkedes endeligt i juni 2016, hvor HELCOM accepterede at indsende Østersøansøgningen parallelt med Nordsøansøgningen til MEPC 70 med ikrafttrædelsesdato for de to NECA-områder den 1. januar 2021.

Den 1. juli 2016 indsendte Danmark og Finland henholdsvis Nordsø- og Østersøansøgningerne til MEPC 70 på vegne af alle Nordsø- og Østersølande. Desuden indsendte Østersølandene parallelt et informationspapir om NO<sub>x</sub>-reducerende teknologier.

Såvel Danmarks Rederiforening som de danske miljøteknologiproducenter støtter op om et NECA i Nordsøen og Østersøen.

Dansk Industri har tidligere udtrykt en generel bekymring for stigende transportomkostninger. Omkostningerne vurderes dog at være af begrænset omfang, da reglerne kun gælder for nye skibe.

## Hvad skal der tages stilling til på MEPC 70?

### 1. Etablering af NECA

De to ansøgninger om at etablere NECA i henholdsvis Nordsøen og Østersøen med ikrafttrædelse 1. januar 2021 skal godkendes på MEPC 70 med henblik på vedtagelse på det efterfølgende møde MEPC 71, som finder sted i maj 2017. Danmark er medafsender på begge ansøgninger.

### 2. Undtagelse for skibe på skibsværfter i NECA

USA har indsendt et papir med forslag til at forbedre paragraffen om undtagelser for skibe på skibsværfter i NECA-områderne, som er indeholdt i de to NECA-ansøgninger.

## Dansk Holdning

Ad 1) Danmark støtter som medafsender naturligvis op om godkendelsen af NECA-ansøgningerne.

Ad 2) Danmark støtter det forslag, USA er kommet med, som forbedrer teksten i begge NECA-ansøgninger om undtagelser til skibe på skibsværfter i NECA-områder.

Folketinget blev orienteret om sagen i 2013 og i starten af 2014 i forbindelse med EU-Kommissionens forslag til beslutning om EU's fælles – positive – holdning til etablering af NECA. Senest, i september 2015, blev det fastlagt, at Regeringens linje fortsat var at støtte op om etableringen af et NECA i Nordsøen og Østersøen, samt at Danmark stadigvæk skulle påtage sig en aktiv rolle i de videre forhandlinger.

## Energieffektivitetsindeks (Dagsordenspkt. 5)

### Baggrund

MEPC vedtog på MEPC 62 det såkaldte energieffektivitetsindeks (EEDI), som trådte i kraft i 2013. Reglerne fastsætter, at skibe i 2015, 2020 og 2025 skal være hhv. 10, 20 og 30 % mere effektive end de eksisterende skibe.

I reglerne er der indskrevet en revisionsklausul, som fastsætter, at reglerne skal gennemgås her i fase 1 og igen midt i fase 2, for at undersøge, om reglerne kan overholdes.

Revisionen her i fase 1 foregår i en korrespondancegruppe, som har konkluderet, at for almindelige lastskibe som bulk, tank, container, stykgods og gasskibe, er det muligt at overholde reglerne, flere skibstyper vil allerede nu også overholde reglerne i fase 2. For ro-ro skibe er det derimod ikke muligt at opfylde reglerne i fase 2 og 3.

Det indgår endvidere i EEDI-reglerne, at skibene skal overholde krav til minimums fremdrivningseffekt, således det sikres, at skibene er manøvreedygtige i dårligt vejr. Disse regler er endnu ikke færdigudviklede.

## Hvad skal der tages stilling til på MEPC 70?

### 1) EEDI i ro-ro skibe:

Danmark var ikke enige i det forslag til EEDI for RO-ro skibe, der blev vedtaget, da vi ikke mente det ville være muligt at bygge nye skibe, der opfyldte reglerne. Dette har nu vist sig at være korrekt, og der er fremsat to forslag om at revidere referencelinjerne for disse skibe.

Med baggrund i et konkret projekt hos DFDS har beregninger vist, at det trods disse forslag fortsat ikke vil være muligt at bygge store ro-ro skibe, der opfylder reglerne i fase 2 og 3. Der er flere årsager til dette, men en af de vigtigste årsager er, at EEDI beregningsmetoden for ro-ro skibe ikke tager tilstrækkeligt hensyn til store skibes egenvægt. Det betyder, at emissionskravet ikke er muligt at gennemføre, medmindre der indsættes et meget lille maskineri. For andre skibstyper er der taget hensyn til store skibes egenvægt. Der er derfor behov for at justere beregningsmetoden.

Danmark har derfor fremsendt et papir, der kommenterer på disse to forslag og foreslår yderligere tiltag, så det bliver muligt at bygge store energieffektive ro-ro skibe.

### 2) Minimums fremdrivningseffekt:

Der har gennem de seneste år kørt to forskellige research-projekter om minimum power i skibe – et europæisk og et japansk. Projekterne er koordinerede, og Danmark er Co-sponsor på afreporteringerne og et konkret forslag om minimum power.

### *3) Yderlige krav til skibe, der allerede nu kan opfylde kravene i 2020:*

I den nævnte korrespondancegruppe er der indkommet forslag om at stramme EEDI-reduktionskravene allerede fra 2020 for de skibstyper, der i dag vil kunne opfylde minimumskravene i 2020, og der er forskellige forslag til, hvorledes dette kan gøres.

#### **Dansk holdning**

Ad 1) Danmark støtter arbejdet med at revidere EEDI-kravene for ro-ro skibe og ønsker som minimum, at der kan arbejdes videre med dette frem til MEPC 71.

Ad 2) Danmark støtter vedtagelsen af de reviderede minimumskrav til fremdrivning. Disse har især stor betydning for de tunge langsomme skibe, som tankskibe og bulk carriers.

Ad 3) Danmark støtter umiddelbart ikke at stramme kravene til EEDI allerede fra fase 2 (2020). Vi har i stedet foreslået at indføre nye faser 4 og 5 efter fase 3, således at værfter og rederier har mulighed for at planlægge ud fra dette. Dette skyldes især den effekt de reviderede krav til minimums fremdrivningseffekt vil have på skibenes EEDI. (Resultatet kan blive, at nye skibe skal have større fremdrivningsmotorer og dermed får en dårligere EEDI)

### **Yderligere forbedring af skibes energieffektivitet (Dagsordenspkt. 6)**

#### **Baggrund**

MEPC 69 godkendte et IMO.dataopsamlingsystem (Data Collection System), som udgør første trin i IMO's aftalte tretrins-tilgang, der skal føre til yderligere energieffektivisering af skibe.

Dataindsamlingsystemet ventes vedtaget på MEPC 70. Samtidig skal der arbejdes videre med at udarbejde en revideret vejledning til skibenes SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) og en vejledning til flagstaterne om verificering af oplysningerne i dataindsamlingsystemet. Disse vejledninger er der arbejdet med i en korrespondancegruppe, hvor Danmark har deltaget siden MEPC 69.

#### **Hvad skal der tages stilling til på MEPC 70?**

##### *1) Vedtagelse af regler om dataopsamlingsystem*

MEPC 70 skal vedtage de nye regler om dataindsamlingsystemet, der indsættes som obligatoriske regler i MARPOL Annex VI.

##### *2) Revideret vejledning til SEEMP*

Desuden skal den reviderede SEEMP vejledning og vejledningen om verificering færdiggøres. Der er endnu nogle udestående punkter fra korrespondancegruppens arbejde, og der er i gruppens rapport fortsat flere mulige optioner, der skal træffes beslutning om. Europa-Kommissionen har deltaget i korrespondancegruppen, og har indsendt forslag til verificeringsvejledningen, som er i tråd med de gældende regler i EU's MRV-forordning, men som går videre end de regler, som IMO har godkendt på MEPC 69 og nu ventes at vedtage på MEPC 70, ligesom de går imod eksisterende IMO-koder for godkendelse af klassifikationselskaber og implementering af IMO-instrumenter.

#### **Dansk holdning**

Ad 1) Danmark støtter, at IMO's Data Collection System vedtages på MEPC 70 ved, at de nye regler i MARPOL Annex VI vedtages.

Ad 2) Danmark støtter, at de tilhørende vejledninger så vidt muligt færdiggøres i overensstemmelse med de nye regler og gældende IMO-koder. Det skal endvidere sikres, at de nye regler bliver flage neutrale, kan håndhæves effektivt og følger IMO's grundlæggende principper for regulering af skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledninger. Danmark vil desuden arbejde for, at EU MRV justeres og tilpasses det globale system.

### **Reduktion af drivhusgasser (Dagsordenspkt. 7)**

#### **Baggrund**

IMO har udarbejdet grundlæggende principper for fremtidig klimaregulering og indført tekniske regler, som øger skibenes energieffektivitet.

Arbejdet for at reducere skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledninger sker ud fra IMO's aftalte trinvis tilgang, der består af dataindsamling, analyse og drøftelse af behovet for yderligere tiltag.

Da skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledninger fremover ventes at stige som følge af økonomisk vækst og stigende transportbehov, vil tekniske regler alene næppe kunne skabe absolutte reduktioner i skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledninger. Derfor vil der formentlig være behov for at indføre markedsbaserede (økonomiske) tiltag som supplement til de tekniske regler, hvis skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledninger skal reduceres.

#### **Hvad skal der tages stilling til på MEPC 70?**

På MEPC 70 ventes drøftelserne, som blev indledt på MEPC 69, om, hvordan skibsfarten kan bidrage til at reducere den fremtidige CO<sub>2</sub>-udledning, at fortsætte.

Dermed ventes det drøftet, hvorvidt den trinvis tilgang skal suppleres af en parallel indsats med henblik på at fastsætte skibsfartens andel af den langsigtede globale klimamålsætning. Der er fremsendt en lang række forslag, som skal drøftes. Blandt andet har Danmark sammen med en række ligesindede lande fremsendt forslag om, at IMO parallelt med den trinvis tilgang bør arbejde hen imod fastsættelse af skibsfartens andel af den langsigtede globale reduktionsindsats (fair share).

#### **Dansk holdning**

Danmark vil arbejde for, at skibsfarten skal bidrage til at reducere de globale CO<sub>2</sub>-udledninger ved globale og flagneutrale løsninger i IMO, som er konsistente med IMO's principper, og som kan håndhæves effektivt, så lige konkurrencevilkår fastholdes, og CO<sub>2</sub>-lækage, hvor skibe udflager til lande med lempeligere regler, undgås.

Hvis man i IMO genoptager drøftelser om markedsbaserede (økonomiske) tiltag som supplement til de tekniske regler, vil Danmark arbejde for, at et sådant tiltag kan implementeres og håndhæves globalt og effektivt kan bidrage til at reducere de globale CO<sub>2</sub>-udledninger i overensstemmelse med IMO's principper.