



## Samråd i Folketingets Klima-, Energi- og Forsyningsudvalg d. 21. juni 2023 vedr. samrådsspørgsmål Å og AA

---

**Center**

Center for international klima  
og energi

**Kontor**

EU-kontoret

**Dato**

20. juni 2023

**J nr.** 2023-3001

/ PEHPE

### Samrådsspørgsmål Å og AA

I Folketingets Klima-, Energi-, Forsyningsudvalg har Mai Villadsen (EL) og Lisbeth Bech-Nielsen (SF) stillet ministeren følgende to samrådsspørgsmål Å og AA:

#### Samrådsspørgsmål Å:

”Vil ministeren redegøre for Mærskes indflydelse på fastlæggelsen af regeringens forhandlingsposition i forhold til en EU-baseret global klimaskat på shipping, herunder hvordan dette harmonerer med regeringens eksterne kommunikation om at trække EU i en grønnere retning og ambition om at overholde Paris-aftalen?”

#### Samrådsspørgsmål AA:

”Vil ministeren med udgangspunkt i den konkrete sag om EU’s globale shipping skat redegøre for, hvorfor regeringen har ladet sin klimapolitik diktere af Mærsk, og om dette også er tilfældet i aktuelle verserende sager?”



## **Ministerens svartale:**

Jeg vil gerne starte med at takke for de to spørgsmål, som jeg på bedste vis vil forsøge at besvare i det følgende.

Indledningsvist skal jeg understrege, at de forhold, der spørges ind til, fandt sted under den tidligere regering, hvori såvel klima-, energi- og forsyningsministerposten og erhvervsministerposten var besat af andre personer.

Det er mig, der som nuværende minister for klima-, energi- og forsyning besvarer samrådet, da det er min forgænger og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, der i den relevante periode havde ansvaret for at forhandle sagen i EU og forelægge regeringens holdning for Folketingets Europaudvalg. Men jeg håber, at udvalget har forståelse for, at det ikke var denne regering eller jeg selv, der havde ansvaret i den relevante periode.

### **[Samrådsspørgsmål Å – regeringens holdning til udvidelsen af ETS til søfarten]**

International skibsfart står for ca. 2-3 pct. af de globale drivhusgasudledninger, og det er vigtigt, at vi får reguleret og nedbragt disse udledninger.



Søfarten er global, og Danmark har derfor – sammen med de øvrige EU-lande - i en årrække arbejdet for global regulering af søfartens klimabelastning gennem FN's søfartsorganisation, IMO.

Kommissionen annoncerede i december 2019 i sin meddelelse om den Europæiske Grønne Pagt, at den ville fremsætte forslag om inklusion af søfarten i EU's kvotehandelsystem – det system, vi kender som ETS.

Ministeriet har oplyst mig, at den daværende regering støttede et EU-tiltag, der skulle reducere søfartens klimabelastning. Samtidig arbejdede man for et tiltag, der understøttede en global løsning i regi af IMO, og som skulle sikre europæisk søfarts konkurrenceevne og skabe reelle reduktioner.

Skibe, der sejler under et flag fra et EU-land, udgør ca. 17 procent af verdensflåden. Sejlads mellem havnene i EU samt ind og ud af EU står kun for ca. 15 procent af den globale skibsfarts samlede udledninger. Derfor er det vigtigt med global regulering af skibsfartens klimabelastning.

I vinteren 2020 – 2021 gennemførte Kommissionen en offentlig høring om indholdet af den kommende lovgivningspakke, der skulle gøre det muligt at leve op til EU's nye mål om at reducere udledningerne af drivhusgasser med 55% i 2030. Det er den pakke, vi senere kom til at kende som "Fit for 55".



Ministeriet har oplyst mig, at den daværende regering mente, at EU med en gradvis udvidelse af ETS til søfarten kunne lægge pres på IMO for at indføre en global klimaregulering af søfarten. Derudover var man betænkelig ved, om en europæisk løsning som en udvidelse af ETS til søfarten ville blive for let at omgå, hvilket ville reducere både europæisk konkurrenceevne og forslagets klimaeffekt.

Derfor foreslog Danmark i sit hørings svar, at ETS i en første fase skulle gælde for sejlads mellem EU-landene. I en anden fase skulle der så være mulighed for udvidelse til den globale skibsfart, hvis der ikke skete tilstrækkelige fremskridt i IMO-forhandlingerne.

Hørings svaret blev oversendt til Folketingets orientering den 1. marts 2021.

I sommeren 2021 fremsatte Kommissionen sit forslag til revision af ETS og herunder en udvidelse til søfarten. Kommissionen foreslog, at både udledningerne fra sejlads internt i EU og halvdelen af udledningerne fra sejlads ind og ud af EU skulle tælle med.

Ministeriet har oplyst mig, at den daværende regering støttede Kommissionens forslag. Den daværende regering forelagde forslaget for Europaudvalget til forhandlingsoplæg den 25. maj 2022. Der var bred opbakning til forhandlingsoplægget, idet kun Dansk Folkeparti og Nye Borgerlige var imod.



Ud fra en samlet vurdering fandt den daværende regering, at Kommissionens forslag sikrede en effektiv håndhævelse af EU-reglerne for at undgå lækage og omgåelse.

Den daværende regering var også tilfreds med, at reglerne var flagneutrale, så de gælder for alle skibe, der sejler på europæiske havne.

Den daværende regering lagde vægt på, at der kom en revisionsklausul. Den skulle sikre, at reglerne revideres, når IMO vedtager et lignende, globalt markedsbaseret tiltag.

Revisionen af ETS blev endelig vedtaget i foråret 2023, og Danmark kan være godt tilfreds med resultatet – også når det drejer sig om søfarten.

Udvidelsen af ETS til søfarten kommer til at gå hurtigere end foreslået af Kommissionen og kommer til at gælde fuldt ud allerede fra 2026. Samtidig omfattes også andre drivhusgasser end CO<sub>2</sub>. Endelig er grunden blevet lagt for, at også de mindre skibe på mellem 400 bruttoregister-ton og 5.000 bruttoregister-ton kan blive omfattet om få år.

Danmark har i forhandlingerne arbejdet for at bevare en ambitiøs regulering af søfarten og for at begrænse de forskellige undtagelser, som andre lande har foreslået. Det er vi lykkedes med, og de fleste af de undtagelser, der er kommet med, er tidsbegrænsede.



## **[Samrådsspørgsmål AA – Mærskes indflydelse på regeringens klimapolitik]**

Hvad angår Mærskes indflydelse på regeringens forhandlingsposition og på regeringens klimapolitik vil jeg indlede med at sige, at vi i Danmark har en stærk tradition for, at beslutningstagerne lytter til interessenterne, når der skal laves nye love og regler. Det har vi også gjort i sagen om udvidelsen af ETS til søfarten.

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet har oplyst mig, at ministeriet over sommeren 2021 sendte Kommissionens "Fit for 55"-forslag i høring i EU-specialudvalget for Klima-, Energi og Forsyning. Udvalgets medlemmer repræsenterer en lang række interessenter fra både de berørte erhverv og fra de grønne organisationer.

Høringssvarene er sammenfattet i det grund- og nærhedsnotat, som blev oversendt til Folketinget den 8. september 2021

Den 25. september 2021 blev der endvidere holdt et møde i specialudvalget, hvor interessenterne havde mulighed for at uddybe deres synspunkter.

Både den tidligere og den nuværende regering har desuden modtaget henvendelser fra og holdt møder med en række interessenter. Det gælder både interessenter fra rederierhvervet og de grønne organisationer.



For mit eget ministeriums vedkommende kan jeg sige, at vi altid bestræber os på at inddrage dem, som bliver berørt af kommende, ny regulering.

I EU-sager ser både den tidligere og den nuværende regering det som en helt naturlig del af den danske interessevaretagelse at tale med de danske interessenter, inden regeringen fastlægger sin holdning.

Men det er selvfølgelig ikke det samme, som at interessenterne får lov til at diktere Danmarks holdning.

Den danske holdning fastlægges af regeringen i tæt samarbejde med Folketinget. Når det drejer sig om EU-sager, har vi en fast praksis med forelæggelse af forhandlingsoplæg for Folketingets Europaudvalg. I denne sag skete det som nævnt i maj 2022. Spørgerens parti støttede forhandlingsoplægget.

Ministeriet har oplyst mig, at Folketinget inden forelæggelsen af forhandlingsoplægget havde været inddraget forud for rådsmøder, hvor sagen var på dagsordenen til politisk drøftelse. Der blev også holdt en teknisk gennemgang for Europaudvalget og Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget d. 27. april 2022.

Tak for ordet.