



KLIMA- OG
ENERGIMINISTERIET

Spørgsmål Æ

Vil ministeren oplyse, hvordan, og i hvilket omfang ministeren i sin kommende funktion som formand for klimatopmødet (COP 15) vil sikre, at skibsfarten inkluderes i en politisk bindende aftale med klare krav til reduktion af CO2 udslippet?

Mange års indsats

Som bekendt har Danmark i løbet af de sidste par år arbejdet intensivt for, at fremme reduktioner af emissioner fra international skibsfart. Dette gælder både i forhandlinger i den internationale søfartsorganisation, IMO, i EU og i de internationale klimaforhandlinger under UNFCCC.

Men sikre det kan COP formanden ikke. Det er klart, at det i sidste ende er de deltagende lande, der bestemmer indholdet af en aftale – samt om og hvordan international skibsfart kan blive en del af en fremtidig aftale.

Parterne
bestemmer
indholdet af en
aftale

Det er min opgave, som vært for COP15, at samle parterne om en aftale, hvor alle landes synspunkter så vidt

muligt er tilgodeset. Derfor har Danmark i UNFCCC påtaget sig en faciliterende rolle med henblik på at finde kompromiser.

Regeringens
indsats på
skibsfart

Der skal imidlertid ikke være tvivl om regeringens interesse og Danmarks indsats for at sikre, at skibsfarten inkluderes i en bindende aftale med et globalt reduktionskrav og en tilkendegivelse fra parterne om, at den bindende aftale skal være flagneutral.

Forslag til IMO

Siden 2007 har Danmark arbejdet meget aktivt med to konkrete forslag i IMO til reduktion af skibsfartens CO₂-udledning. Det drejer sig om et designindeks for nye skibe og et markedsbaseret forslag. Jeg har tidligere i et samråd i juni 2008 orienteret udvalget om forslagene.

Det markedsbaserede forslag indebærer, at rederier skal betale et bidrag, når de køber brændstof til deres skibe i international fart.

Penge til
klimaprojekter og
tilpasning i
ulandene

Bidraget skal betales til en international fond, der blandet andet kan bidrage til off-setting via finansiering af klimatiltag i udviklingslandene. Her udover kan der bruges penge på forskning og udvikling inden for skibsfartssektoren, som kommer alle lande til glæde.

Reduktionsmål
fastsættes i
UNFCCC

Et andet centralt element i regeringens indsats er at få UNFCCC til at fastsætte et globalt reduktionsmål for sektorens CO₂ udledning. Reduktionsmålet skal sikre, at sektoren bidrager til en reduktion i den samlede CO₂-udledning.

Ved at komme med et meget detaljeret forslag om, hvordan man kan bygge CO₂-venlige skibe, og ved løbende at konkretisere forslaget om et brændstofbidrag i IMO, er det lykkedes Danmark at få forslaget på den internationale dagsorden.

Opbakning til DK
forslaget

Vi har også haft en omfattende kontakt til andre lande og til internationale

organisationer, og har fået opbakning fra det danske erhverv og fra store dele af det internationale erhverv, bl.a. fra International Shipowners Association.

Herudover har en række lande i IMO udtrykt sympati for at videreudvikle forslaget. Dette glæder bl.a. Cypern, Japan, Spanien, Grækenland, Marshall Islands, Sydkorea, Italien og Bangladesh.

Jeg betragter de to forslag som et vigtigt input fra regeringens side til debatten og forhandlingerne om, hvordan skibsfartens emissioner kan reduceres.

EU enig om
reduktionsmål for
skibsfarten

Vender vi blikket mod EU, blev der på miljørådsmødet den 21. oktober opnået enighed om, at EU skal arbejde for, at der i en ny klimaaftale fastsættes et globalt reduktionsmål på 20 % i 2020 i forhold til 2005, og at fremtidig flagneutral regulering fastsættes i IMO. Målet er i overensstemmelse med den danske position, og jeg betragter det

både som ambitiøst og realistisk.

Det var meget interessant at se på rådsmødet, hvordan Grækenland, Malta og Cypern slog sig i tøjet. Som store søfartsnationer er de ikke begejstret for et reduktionsmål på 20 %.

UNFCCC
forhandlingerne

Som opfølgning på Rådsmødet fremlagde EU i forbindelse med UNFCCC-forhandlingerne i Barcelona i sidste uge reduktionsmålet på de 20 %. Det vil sammen med andre forslag til, hvordan skibsfarten kan indgå i en fremtidig aftale, blive drøftet, når parterne mødes til COP15 i december.

Den nuværende
forhandlings-
situation

Parterne er dog meget splittet i spørgsmålet om, hvorvidt og hvordan skibsfarten skal indgå i en fremtidig aftale:

- Nogle lande arbejder for, at skibsfarten slet ikke skal drøftes i UNFCCC
- Andre mener, at skibsfarten kun skal drøftes i IMO

- Nogle lande ønsker en løsning, der alene omfatter ilande, dvs. de såkaldte Anneks 1 lande, der har en reduktionsforpligtelse ifølge Kyoto Protokollen
- mens bl.a. EU arbejder for, at der fastsættes et globalt reduktionsmål for skibsfartens CO2-udledning i en ny klimaaftale, og at IMO fastsætter konkret fremtidig regulering.

Emnet er - og har altid været - meget kontroversielt i UNFCCC- forhandlingerne. Men heldigvis kan jeg konstatere, at fokus på netop denne sektor er steget markant de sidste par år. Jeg tror, at det er gået op for mange lande, at vi skal gøre noget nu.

Bilaterale dialoger

Parallelt med den danske indsats i de internationale forhandlinger spiller de bilaterale dialoger, som finder sted uden for de store forhandlingsrum, en meget central rolle i bestræbelserne på at få et globalt reduktionskrav til skibsfarten med i en ny klimaaftale.

Ministerrejser

Når jeg rejser ud i verden for at mødes med kolleger, NGO'er og erhvervet taler vi om, hvordan skibsfarten kan blive et element i en ny klimaaftale. Tidligst i sidste uge drøftede jeg emnet med en række afrikanske lande og den Arabiske Liga, som er bl.a. Saudi Arabien, og lovede at sende uddybning af Danmarks IMO forslag til Saudi Arabien.

I slutningen af oktober spiste jeg middag med Ramesh fra Indien og Jonathan Pershing fra USA – og de er blevet mere åben og vil lytte. Når vi sidder i København i december, kan der være finansieringsforslag, som USA ikke kan lide og her kan bunker fuel være en måde at skaffe finansiering på, som USA måske kan støtte.

Alle niveauer
drøftet emnet

Der finder talrige dialoger sted på alle niveauer. Det gælder både i UNFCCC og i IMO, hvor fremtidig regulering af skibsfarts-emissioner drøftes med forhandlere fra alle lande og NGO'er fra

hele verden.

Ambassaderne

Også de danske ambassader har spillet en vigtig rolle. Klima- og Energiministeriet har løbende i samarbejde med Udenrigsministeriet sendt ambassaderne i byen for at drøfte og teste idéen om at stille reduktionskrav til skibsfarten i en ny aftale.

Svær sag...

Selv med den store og meget aktive indsats, som gøres fra dansk side, og som jeg har beskrevet for jer, er det, som allerede nævnt, ikke en selvfølge, at det lykkede at få fastsat et globalt reduktionskrav til skibsfarten i en ny aftale.

Jeg er som COP vært ambitiøs på parternes vegne og når vi kæmper til allersidst med de mange finansieringsforslag, skal vi nå til enighed – og det kan f.eks. være om bunker fuel.

Jeg håber hermed at have redegjort for,

Afslutning

hvordan og i hvilket omfang, jeg som kommende COP formand arbejder for, at der globalt stilles reduktionskrav til skibsfartens CO₂ udledning i en politisk bindende klimaaftale.