



## Høringssvar til forudsætningerne for Klimastatus og -fremskrivning 2022

19. januar 2022

Danske Rederier sætter pris på at kunne kommentere på forudsætningerne for klimastatus og -fremskrivning 2022.

Sagsnummer:  
EMN-2022-00045

Vores svar er alene fokuseret på forudsætningsnotat 1C "Transportmodellen FREM", afsnit 5 "Søfart" samt forudsætningsnotat 2B afsnit 3.2 "Principper for geografisk afgrænsning af udledningerne". Vi er generelt enige i teksten og metoden, der beskrives og har kun to nedslag.

Kontakt:  
Lina Barsøe  
Specialkonsulent,  
Klima, Miljø og  
Sikkerhed

Afsnit 5.1 i notat 1C nævner " *For den nationale færgesejlds forventes en elektrificering med reduktioner i energiforbrug og udledninger til følge.*". Ved direkte elektrificering af færgerne ændres den energiform der driver færgerne frem, det er ikke ensbetydende med at skibene får behov for mindre energi. For at reducere skibes energiforbrug vil der typisk være behov for tekniske ændringer af skrog og udstyr eller operationelle tiltag som fx fartoptimering. På baggrund heraf vil vi foreslå at teksten ændres til " *For den nationale færgesejlds forventes en elektrificering med reduktioner i forbrug af fossile brændstoffer og udledninger til følge*"

Indledningen af afsnit 5 i notat 2C og afsnit 3.2 i notat 2B berører problematikken ved at både skibe i national og international drift vil bunkre i Danmark, men at det kun er udledning fra skibe i national drift samt i forbindelse med sejlad i rigsfællesskabet, der skal medtages i fremskrivningen. Vi er usikre på hvordan, og om, det er muligt at sortere skibe, der opererer uden for rigsfællesskabet, men som bunkre i DK fra det samlede danske bunkertal. Det er derfor sandsynligt at den mængde brændstof der bunkres i DK er **højere** end den mængde brændstof der falder inden for rammerne af den nationale klimafremskrivning. Global skibsfart rapporteres til IMO og vil også inkludere brændstof bunkret i Danmark. Disse tal medtages i "Global afrapportering". Vi vil foreslå, at der i teksten gøres opmærksom på denne usikkerhed og den heraf følgende risiko for "double accounting" mellem Global afrapportering og Danmarks klimastatus og -fremskrivning.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, er Danske Rederier naturligvis til rådighed med yderligere afklaring.