
Klimapartnerskab for Det Blå Danmark

Sektorkøreplan

Oktober 2021



BAGGRUND OM KLIMAPARTNER- SKABER OG SEKTORKØREPLANER

Regeringen og erhvervslivet har efter etableringen af klimapartnerskabet på forsvarsområdet i foråret 2021 nu i alt 14 klimapartnerskaber inden for erhvervslivets sektorer, som skal styrke dansk erhvervslivs grønne omstilling og understøtte opfyldelsen af Danmarks klimamål om 70 pct. reduktion af drivhusgasudledningen i 2030.

I foråret 2020 afleverede de første 13 af klimapartnerskaberne hver en rapport med deres ambitioner for den grønne omstilling og anbefalinger til politiske tiltag, der kan understøtte virksomhedernes indsats. Efterfølgende er der indgået en række politiske aftaler, som følger op på mange af klimapartnerskabernes anbefalinger.

Med sektorkøreplaner for de enkelte klimapartnerskaber samles regeringens og udvalgte af erhvervslivets tiltag i én fælles plan, der giver overblik over de igangsatte indsatser, som der vil blive arbejdet med at implementere de kommende år.

I sektorkøreplanerne beskriver erhvervslivet først sine målsætninger og indsatser, hvorefter regeringens tiltag for at understøtte sektorens grønne omstilling beskrives.

De første seks sektorkøreplaner blev færdiggjort i foråret 2021. De næste seks sektorkøreplaner er nu klar.

Indhold

Side 4	Forord
<hr/>	
Side 6	Erhvervslivets målsætninger og tiltag for reduktion af drivhusgasser
<hr/>	
Side 7	Status og perspektiver for virksomhedernes arbejde med reduktion af drivhusgasser
Side 9	Klimapartnerskabets målsætninger og initiativer
Side 15	Regeringens tiltag for at understøtte sektorens grønne omstilling
<hr/>	
Side 17	Gennemgang af de politiske aftaler
Side 15	Bilag
<hr/>	
Side 15	Bilag 1: Status på opfølgningen på Klimapartnerskabets anbefalinger

Forord

Vi er i et afgørende årti for klimaet, og der er behov for markant handling i alle dele af samfundet for at begrænse klimaforandringerne.

Danmark går forrest i kampen mod klimaforandringerne, og danske virksomheder har en vigtig rolle i at sikre en grøn omstilling, som understøtter job, velfærd, eksport og konkurrenceevne. Derfor har regeringen og erhvervslivet etableret 14 klimapartnerskaber inden for erhvervslivets sektorer, som skal styrke dansk erhvervslivs grønne omstilling og understøtte opfyldelsen af målet om 70 pct. reduktion af drivhusgasudledningen i 2030.

Klimapartnerskaberne leverede i marts 2020 deres anbefalinger. Baseret på grundige analyser viser de en række tiltag, som kan bidrage til og understøtte, at vi når Danmarks ambitiøse målsætning i 2030, hvor erhvervslivet og regeringen samarbejder om at løse udfordringerne. Klimapartnerskabsmodellen har vist sig stærk i forhold til at anvise en konkret vej fremad i den grønne omstilling.

Det seneste år har formet sig ganske anderledes end ventet. Danmark og verden er udfordret af en global pandemi. Dette har dog ikke hindret erhvervslivet eller regeringen og partier i Folketinget i at foretage konkrete drivhusgas-reducerende tiltag og indgå politiske aftaler for at bringe Danmark i en grønnere retning. Derfor er der også allerede

sket meget siden afleveringen af klimapartnerskabernes anbefalinger i marts 2020.

Det Blå Danmark har under COVID-19 krisen vist, hvor vigtig en rolle sektoren spiller for Danmarks såvel som den globale forsynings-sikkerhed. Trods COVID-19 og de medfølgende udfordringer, som pandemien har skabt for Det Blå Danmark som udpræget eksport-erhverv, har branchen og regeringen valgt at prioritere sektorens grønne omstilling. Det er sket ud fra en forståelse af, at Det Blå Danmark dels har et medansvar for at reducere udledningen af drivhusgasser internationalt, og dels at en grøn omstilling af sektoren kan understøtte et nyt, grønt erhvervseventyr til gavn for virksomheder, danske arbejdspladser og vigtigst af alt – klimaet.

Søfartens medansvar skal ses i lyset af, at international skibsfart står for 2-3 pct. af de globale udledninger af drivhusgasser, og det tal forventes at stige med op mod 50 pct. i frem mod 2050, hvis der ikke tages nye initiativer. Som en førende søfartsnation sker størstedelen af dansk skibsfarts udledning således uden for de danske grænser. Som et af de mest ambitiøse lande inden for den grønne omstilling, er det således naturligt, at Danmark tager medansvar for at drive udviklingen mod klimaneutral skibsfart. Regeringen har derfor besluttet, at Danmark i forbindelse med revisionen af FN's Søfartsorganisations (IMO) klimastrategi i

2023 vil arbejde for, at der inkluderes et konkret mål om klimaneutral international søfart i 2050. Samtidig skal vi nationalt tage hånd om udledningerne fra færger, fiskefartøjer og den øvrige nationale skibsfart.

Et fortsat tæt samarbejde mellem regeringen og erhvervslivet er vigtigt for effektivt at nå Det Blå Danmarks og regeringens målsætninger om klimaneutral søfart i 2050. Det Blå Danmark har desuden en målsætning om at sætte det første oceangående nulemissions-skib i drift senest i 2030.

Regeringen, erhvervslivet og resten af Danmark har fået en fælles opgave, der skal løses på ti år. Nemlig at nedbringe Danmarks drivhusgasudledninger med 70 pct. ift. 1990 inden 2030. Status er, at vi cirka to år inde i den periode har truffet beslutninger, der bringer os godt halvdelen af vejen.

Den grønne omstilling og vækst og beskæftigelse kan gå hånd i hånd, og for at komme videre med den grønne omstilling og fortsat forene klima, vækst og bæredygtighed skal vi kontinuerligt forbedre os, træffe nye beslutninger og finde nye veje, der sikrer reelle klimaforbedringer. Det ligger der i at ville være et foregangsland. Derfor ser vi sammen frem til at fortsætte det stærke samarbejde mellem regeringen og erhvervslivet om grøn omstilling i Det Blå Danmark.

Formand for klimapartnerskab for Det Blå Danmark

Søren Skou
CEO, A.P. Møller Mærsk A/S

Erhvervsminister

Simon Kollerup

Klima-, energi- og forsyningsminister

Dan Jørgensen



Erhvervslivets målsætninger og tiltag for reduktion af drivhusgasser

Status og perspektiver for virksomhedernes arbejde med reduktion af drivhusgasser

Klimapartnerskabet for Det Blå Danmark fastsatte ved lanceringen i marts 2020 en fælles ambition om at sætte det første oceangående nulemissionsskib i drift senest i 2030 og være klimaneutral i 2050. Dermed er erhvervet blandt de mest ambitiøse i verden, og netop det globale udsyn er centralt i vores arbejde i Klimapartnerskabet. Størstedelen af dansk skibsfarts udledning sker nemlig uden for de danske grænser og med rollen som en af de største søfartsnationer i verden følger ansvar for at drive udviklingen mod en klimaneutral skibsfart globalt. Det Blå Danmark leverer desuden teknologi til hele verden, som muliggør reduktioner i den globale udledning fra skibsfarten.

COVID-19 pandemien har ikke svækket Det Blå Danmarks ambitioner – tværtimod har Mærsk annonceret, at det første emissionsfrie containerskib er klar allerede i 2023, og skal sejle under dansk flag og på energi fra en dansk leverandør. I 2024 føjer Mærsk yderligere otte store containerskibe til flåden, der skal sejle på klimaneutral metanol. Desuden er en ny elfærge sat i drift i år mellem Esbjerg og Fanø og konceptet kan danne model for andre ruter. DFDS vil udvikle en brintfærge til Oslo-ruten, og offshore vindrederiet MHO & Co får leveret nogle af verdens første hybrid CTV'er (Crew Transfer Vessels), der skal teste ny brændstofteknologi samtidig med, at de sejler vindmølleteknikere til og fra havvindmølleparkerne i Nordsøen.

I foråret 2021 etablerede PensionDanmark, Odense Maritime Technology og Færgesekretariatet et partnerskab om en ny grøn standardiseret færgeløsning til de danske småøer og mindre overfarer. På udstyrssiden forventer MAN Energy Solutions at levere den første ammoniakmotor i 2024, som et afgørende skridt på vej mod at gøre ammoniak til et skibsbrændstof. Endelig har konsortiet Bornholm Bunker Hub igangsat en forundersøgelse for at afklare det økonomiske potentiale i at levere bæredygtige brændstoffer i Østersøen. Brændstoffer som er produceret ved brug af offshore vindenergi.

Flere af erhvervets egne initiativer er blevet realiseret eller sat i gang. Eksempelvis etableringen af et Maritimt Center of Excellence og koordineret dansk indsats for tiltrækning af EU-midler. Selv om det ikke umiddelbart giver anledning til direkte reduktioner, så er det helt afgørende skridt i den transformation, som dansk skibsfart står overfor i de kommende år.

Der er også initiativer, der stadig står over for igangsættelse i erhvervet, ligesom Det Blå Danmark også har igangsat tiltag i det forgangne år for at adressere sektorens drivhusgasemissioner, men som ikke var nævnt i klimapartnerskabets rapport. Ligeledes er der dele af partnerskabets anbefalinger til regeringen, som endnu ikke er adresseret politisk. Der er med andre ord rum for positiv dialog og udvikling mellem regeringen og Det Blå Danmark.

Danske Havne vil eksempelvis udfase alle fossile brændstoffer i havnenes maskiner senest i 2025 og basere alle danske havnes energiforbrug på vedvarende energi senest i 2030. Grøn energiinfrastruktur er en forudsætning for omstillingen af skibsfarten, og klimapartnerskabet mener derfor, at regeringen bør tage konkrete initiativer til etablering af ny energiinfrastruktur til havnene. Ligeledes bør man også tage de kommercielle muligheder for grøn energi i betragtning.

Endvidere arbejder fiskerierhvervet fortsat med reduktioner af drivhusgasser gennem eksempelvis retrofitting, brændstoføkonomiske teknologi ved nybygninger og udvikling af redskaber, der skaber mindre modstand i vandet. Den fortsatte udvikling og introduktion af energieffektiviserende teknologier samt overgangen til nye klimaneutrale brændstoffer fordrer både en privat og en offentlig indsats. Fiskerierhvervet har derfor planlagt en konference i oktober 2021 med fokus på mulighederne for at udvikle en prototype på et klimaneutralt fartøj samt energibesparende løsninger for fremtidens fiskeflåde. En afgø-

rende barriere, nemlig EU's kapacitetsordning for fiskefartøjer, udestår dog stadig. Klimapartnerskabet mener derfor, at regeringen bør arbejde for, at ordningen udvides og dermed baner vejen for investeringer i klimateknologi og grønne brændstoffer.

Endelig er det klimapartnerskabets forventning, at regeringen – i samarbejde med Det Blå Danmark - fortsat lægger pres på klimahandlingerne i både EU og IMO med henblik på at sikre et ambitionsniveau, der tager udgangspunkt i videnskabelig data for reduktioner af drivhusgasemissioner fra skibsfarten set i forhold til Paris aftalens målsætninger.

Barrierer for en grønnere skibsfart

Klimapartnerskabet pegede i sin rapport på, at der er fem typer af barrierer, der skal adresseres i perioden frem mod 2030 for at nå målet om et klimaneutralt søfartserhverv. De fem barrierer er stadig relevante som pejlemærker for den fælles klimaindsats for Det Blå Danmark.

BARRIERER FOR EN GRØNNERE SKIBSFART

1. **Det Blå Danmark er del af et globalt erhverv.** Mere end 95 pct. af dansk skibsfart foregår uden for Danmarks grænser. Samtidig er det et enormt konkurrenceudsat marked, der er følsomt over for regulering. Derfor bør det fortsat være et klart pejlemærke for danske lovgivere, at regulering af Det Blå Danmark så vidt muligt sker gennem FN's søfartsorganisation IMO.
2. **Det Blå Danmark står over for at skulle tage et teknologisk kvantespring,** hvor traditionelle brændstoffer helt erstattes af nye grønne og klimaneutrale drivmidler. Inden for de kommende år er der behov for at udvikle nye typer energieffektiviserende teknologier, så der kan hentes yderligere drivhusgasreduktioner og udgiften til de nye drivmidlers kan reduceres.
3. **Fremtidens energisystem er endnu ikke på plads.** Fordi rederierne og fiskeriet ikke selv producerer brændstoffer, er de afhængige af at blive integreret i et grønt energisystem, der kan forsyne dem med nye grønne drivmidler. Det kræver en væsentlig udbygning af det eksisterende energisystem på nationalt og globalt plan.
4. **Energiinfrastrukturen på land og i landets havne skal opgraderes,** så den bliver i stand til at håndtere de nye former for brændstoffer. Det anslås, at godt 87 pct. af investeringerne skal bruges på nye produktionsfaciliteter til nye brændstoffer som fx raffinaderier, ny infrastruktur til at fragte brændstofferne ud til skibene og lagerplads til opbevaring.
5. **Business casen for klimavenlig skibsfart skal udvikles,** så klimahensyn bliver en naturlig del af den kommercielle forretning, så der er et økonomisk rationale ved tilvalg af mere klimavenlige teknologier.

Klimapartnerskabets målsætninger og initiativer

1 Etablering af et Maritimt Center of Excellence

Forsknings- og udviklingscenteret "Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping" blev i november 2020 etableret som en erhvervsdrivende fond med et almennyttigt formål og støttet af A.P. Møller Fonden med 400 mio. kr. Centeret vil accelerere udviklingen af fremtidens løsninger til omstillingen af den global skibsfart og understøtte virksomheders strategiske planlægning ved at skabe overblik og bedre forståelse af retningen på omstillingen væk fra fossile brændstoffer. Arbejdet skal ske i samarbejde med relevante organisationer, NGO'er og konsortier på tværs af forskellige sektorer, og den opnåede viden vil blive delt bredt til gavn for reduktion af klimaaftrykket fra den internationale skibsfart. Danske Rederier er 'knowledge partner' til Centeret, og flere rederier indgår i konkrete projekter. Udstyrsproducenterne er også godt repræsenteret og MAN Energy Solutions er founding partner.

Konkret indgår centeret i det internationale offentlige-private partnerskab, 'Zero-Emission Shipping Mission', under Mission Innovation sammen med bl.a. USA og Norge, som under dansk lederskab, skal være med til at bane vejen for en klimaneutral skibsfart.

Resultaterne fra Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping vil også

påvirke national skibsfarts muligheder for at omstille til nye brændstoffer og fremdriftssystemer, hvilket vil bidrage til indfrielsen af de danske klimamål.

2 En global forskningsfond finansieret af skibsfarten

Det internationale rederierhverv ønsker selv at bidrage til at accelerere forskning- og udviklingsindsatsen inden for omstillingen af skibsfart og har derfor foreslået IMO's medlemslande, at der oprettes en international fond, der i løbet af de næste 10 år skal generere 5 milliarder dollars til forskning og udvikling.

Med dette IMO-forslag går et samlet, globalt rederierhverv forrest og tager ansvar ved selv at finansiere den forskning og udvikling, som er afgørende for udrulning af alternative brændstoffer. Alle skibe skal bidrage til fonden gennem et obligatorisk bidrag per ton fossilt brændstof, som de forbruger. Provenuet skal reinvesteres i forskning og udvikling, der på sigt kan gøre branchen fri af fossile brændstoffer.

Danmark indsendte sammen med en række andre lande og industriens organisationer et revideret forslag til mødet i IMO's miljøkomite i juni 2021. Forslaget gav anledning til en række spørgsmål fra komitéen, og industrien skal yderligere forfine forslaget inden en ny drøftelse i miljøkomiteen i efteråret 2021.

Forsknings- og udviklingsresultater er afgørende for omstillingen af verdens handelsflåde frem mod 2050.

3 Fjernelse af ventetiden i havne

I et internationalt perspektiv er det ikke usædvanligt, at skibe ankommer til havnene i travle perioder og derved medvirker til flaskehalse i de enkelte landes havne. Skibene kommer derved til at ligge uden for havnene og afvente en kajplads. Dette medfører ifølge det amerikanske klasseselskab ABS øget udledning af drivhusgasser.

Problematikken antager ikke nær samme omfang i de danske erhvervshavne, hvor få skibe oplever at skulle afvente en kajplads. Alligevel tager de danske erhvervshavne løbende tiltag, der skal styrke effektiviteten endnu mere. De danske havne er bl.a. langt fremme med både automatisering og digitalisering, der medvirker til at styrke effektiviteten i havnene yderligere.

Som eksempel har Esbjerg Havn implementeret et energi-overvågningssystem på havnen og kan bl.a. se hvor mange skibe, der ligger til kaj, og om de er tilsluttet havnens landstrømsanlæg. På samme måde har Grenaa Havn automatiseret sit it-system for skibsanløb, så skibe, der ikke har meldt deres ankomst på forhånd, automatisk bliver oprettet, hvilket mindsker ventetider.

Indsatsen vil bidrage til de nationale klimamålsætninger, når ventetiden minimeres for skibe i national fart. Internationalt mangler der fortsat konkrete initiativer, der kan nedbringe udledninger relateret til ventetid i havne.

4 Koordineret dansk indsats for tiltrækning af EU-midler

Det Blå Danmark og den danske transportsektor har ikke i væsentligt omfang fået del i de midler, der findes under EU's forskningsprogrammer, såsom Horizon2020, Interreg programmer og Connecting Europe Facility. Det hænger blandt andet sammen med, at der hidtil ikke har været en tilstrækkelig målrettet dansk indsats for at sikre fokus på dansk færges-, nær- og oceangående skibsfart, fiskeri,

samt maritimt udstyr og havne i programmerne. I forbindelse med forberedelsen af Horizon Europe har der været nedsat referencegrupper med deltagelse af offentlige og private aktører, som har arbejdet for at målrette arbejdsprogrammerne mod danske interesser, herunder klimaneutral skibsfart.

Med etableringen af MARLOG (Danmarks nationale klyngeorganisation for de maritime erhverv og logistik) i 2021 blev der skabt yderligere mulighed for, at virksomheder i Det Blå Danmark kan få hjælp til at tiltrække flere midler til innovationsprojekter. Det øger sandsynligheden for, at Det Blå Danmark i højere grad får del i midler fra blandt andet EU's forskningsprogrammer til den grønne omstilling af den danske maritime sektor med deltagelse af danske universiteter, vidensinstitutioner og virksomheder. Dette arbejde vil foregå i nært samarbejde med erhvervsorganisationerne og myndighederne, som arbejder for, at kommende ansøgningsrunder målrettes de forventede danske projekter og interesser.

Flere danske maritime aktører deltager i den fælleseuropæiske Waterborne Technology Platform (WTP), som skal gennemføre store tværgående projekter i fælles konsortier på tværs af lande, virksomheder og organisationer. En forstærket dansk repræsentation og aktivitet i Waterborne platformen vil bidrage til øget dansk deltagelse i EU-forskningsprojekter og dermed tiltrækning af EU-forskningsmidler til Danmark.

Øget dansk deltagelse i forsknings- og udviklingsprojekter på europæisk plan vil styrke danske kompetencer og sikre adgang til nyeste forskning på området. Det vil indirekte bidrage til de danske klimamål.



Regeringens tiltag for at understøtte sektorens grønne omstilling

Introduktion

Der er allerede gennemført politiske initiativer som opfølgning på en række af klimapartnerskabets anbefalinger. Der er derved taget vigtige skridt i klimaomstillingen af skibsfarten, der skal lede til reduktioner fremadrettet. Regeringen har en todelt tilgang til klimaomstillingen af skibsfarten, hvor klimapartnerskabets anbefalinger har været en vigtig inspirationskilde. Dels er der fokus på konkrete virkemidler, der kan skabe klimaeffekt nu og her, samt dels på et udviklingsspor, der skaber langsigtet grøn effekt. I begge tilgange lægger regeringen fortsat vægt på samarbejde med erhvervet om løsninger på de teknologiske og strukturelle udfordringer og på implementeringen af initiativerne.

Kun med videndeling og samarbejde på tværs af aktører og sektorer, kan vi nå i mål med den grønne omstilling. Derfor har regeringen sammen med brede flertal i Folketinget brugt Klimapartnerskabets anbefalinger aktivt i arbejdet med at understøtte branchens reduktion af drivhusgasser i en række politiske aftaler. Disse aftaler omfatter blandt andet:

- Grøn transportpulje I og II (april 2020 og april 2021)
- Klimaaftale for energi og industri mv. (juni 2020)
- Genstart af dansk eksport (oktober 2020)
- Sommer- og erhvervspakken (juni 2021)
- Infrastrukturplan (juni 2021)

Hertil kommer klimalovens overordnede målsætning om klimaneutralitet i 2050 og bilaterale aftaler med andre lande samt regeringens beslutning om at arbejde for, at der i IMO's reviderede klimastrategi inkluderes et konkret mål om klimaneutral international søfart i 2050.

Klimapartnerskabets anbefalinger har overvejende et udviklingsperspektiv. Klimaeffekten af anbefalingerne forventes derfor først at slå igennem på lidt længere sigt og/eller fungere som understøttende tiltag. Samtidig har en stor del af anbefalingerne international relevans, hvorfor de ud over den nationale effekt både vil have størst betydning for reduktion af skibsfartens globale udledninger, ligesom de kan bidrage til udvikling af løsninger med internationalt eksportperspektiv.

Gennemgang af de politiske aftaler

Regeringens klimaindsats på det maritime område understøtter både klimatiltag for den nationale skibsfart og Det Blå Danmarks ambition om at sætte det første oceangående nulemissionsskib i drift senest i 2030 og være klimaneutral i 2050.

Flere af Klimapartnerskabets anbefalinger er løftet i regi af diverse politiske aftaler, jf. oversigt over opfølgning på klimapartnerskabets anbefalinger i bilag 1. Klimapartnerskabets anbefalinger om grønnere færgedrift er fx løftet i regi af de politiske aftaler om Grøn transportpulje I og II, hvor der er afsat henholdsvis 200 og 85 mio. kr. til grøn omstilling af danske indenrigsfærger. Disse midler følges fra 2028 op af en færgepulje på 100 mio. kr. fra infrastrukturaftalen.

Den kan medfinansiere tekniske investeringer i lokale færgeruter, herunder udskiftning af motorer, større renoveringer eller udskiftning af tonnager. Det er med aftale om Grøn transportpulje II desuden blevet aftalt politisk at igangsætte et analysearbejde af grøn omstilling af "hurtigfærger", fx Kattegatfærgerne, med henblik på at afdække mulighederne for at understøtte konvertering til grønne brændsler. Det er aktuelt ikke muligt at omstille disse færger til el af teknologiske årsager. Det er derimod muligt at omstille til vedvarende energi fx igennem biobrændstof eller PtX-brændstoffer.

Med infrastrukturløbet er der aftalt en meget betydelig styrkelse af adgangsvejene til havnene i Danmark med projekter i størrelsesordenen 8 mia. kr. Endvidere er det som opfølgning på klimapartnerskabets anbefaling om energiinfrastruktur i havne aftalt at gennemføre en analyse af tilgængeligheden af elektricitet og nye brændstoffer i havne med henblik på at understøtte havnenes og skibsfartens omstilling fra fossile brændsler til grønne brændsler.

Klimapartnerskabets anbefalinger om øget forskning, udvikling og demonstration af nye klimateknologier er også blevet løftet i de politiske aftaler. For at styrke udvikling og demonstration af nye maritime klimateknologier er der i forbindelse med aftale om genstart af dansk eksport fra oktober 2020 samt sommer- og erhvervspakken i juni 2021, afsat hhv. 30 og 20 mio. kr. til en maritim særpulje i det Energiteknologiske Udviklings- og Demonstrationsprogram (EUDP). Desuden er regeringens klimahandlingsplan for energi og industri mv., herunder regeringens kommende nationale strategi for CCUS og PtX, i tråd med en af Klimapartnerskabets anbefalinger om en sådan strategi. Dertil kan etableringen af to energioer komme skibsfartens grønne omstilling til gavn gennem produktion af grønne maritime brændstoffer.

En række af klimapartnerskabets anbefalinger vedrører international regulering og kræver derfor en international indsats i EU eller IMO, hvor Danmark som stor skibsfartnation er en væsentlig spiller. Danmark vil derfor løbende tage forslagene op i disse fora, ligesom Danmark i EU vil arbejde aktivt for at styrke den kommende regulering på det maritime område præsenteret i "Fit-for-55"-pakken i en retning til gavn for Det Blå Danmarks grønne omstilling og konkurrenceevne. For at styrke det maritime klimadiplomati, herunder fremme de internationale anbefalinger fra klimapartnerskabet, er der som en del af sommer- og erhvervspakken i juni 2021 afsat midler til at udstationere en IMO-attaché i London. Attachéen skal varetage Danmarks søfartspolitiske interesser i IMO, herunder med særlig vægt på de løbende forhandlinger om reduktion af søfartens drivhusgasser. I den forbindelse er der også afsat midler til opnormering af Søfartsstyrelsens internationale klimaarbejde, hvor der fra efteråret 2021 vil blive oprettet en selvstændig klimaafdeling.

I samme politiske aftale blev der desuden afsat midler til dansk lederskab af det internationale offentlige-private partnerskab, 'Zero-Emission Shipping Mission', under Mission Innovation. Danmark har med regeringerne fra USA og Norge og de to private aktører - Global Maritime Forum og Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping - taget lederskab for missionen, som skal være med til at bane

vejen for en klimaneutral skibsfart. Gennem fremme af offentlige-private innovationspartnerskaber, styrkes grundlaget for gennemførelsen af Klimapartnerskabets anbefalinger. Det vil ske gennem styrket innovation i hele værdikæden, styrket international samarbejde og fremme af international regulering, der kan understøtte branchens grønne omstilling.

Parallelt med de større politiske aftaler er der fx indgået en bilateral aftale med Nederlandene om salg af danske VE-andele (min. 750 mio. kr. og op til 1,5 mia. kr.), som skal finansiere en tilskudsordning til PtX-anlæg i Danmark. Dette kan også komme Det Blå Danmark til gode som vigtig aftager af grøn energi.

Bilag 1

Status på opfølgningen på Klimapartnerskabets anbefalinger

ENERGIEFFEKTIVITET		
Det Blå Danmarks initiativ		
Anbefaling		Status
1	Deling af rederiernes big data	Initiativet er endnu ikke sat i gang, men for de enkelte rederier er der en stadig større fokus på at udnytte data.
Anbefaling til regeringen		
Anbefaling		Status
2	Udviklings- og demonstrationsprogram til maritime klimaløsninger	<p>Der blev med den politiske aftale om genstart af dansk eksport i oktober 2020 afsat 30 mio. kr. til etablering af en særpulje til grønne maritime udviklings- og demonstrationsprojekter i regi af EUDP.</p> <p>Med sommer- og erhvervspakken fra juni 2021 blev der afsat yderligere 20 mio. kr. til videreførelse af særpuljen i 2021.</p> <p>Den maritime særpulje har også til formål at skabe større fokus på de muligheder, erhvervet har for at søge midler gennem andre F&U-ordninger.</p>
3	Eksportfinansiering	I regi af den politiske aftale om genstart af dansk eksport fra oktober 2020 samt i Finanslov 2021 er der afsat midler til generelt at styrke eksportfinansiering i EKF - Danmarks Eksportkredit. Der er imidlertid ikke gennemført initiativer som specifikt er målrettet maritim eksport.
HAVNE OG KYSTNÆR SKIBSFART		
Det Blå Danmarks initiativ		
Anbefaling		Status
4	Fjernelse af ventetiden i havne	<p>De danske erhvervshavne har fortsat indsatsen med at holde ventetiden i bund. Indsatsen omfatter automatisering og digitalisering af processerne omkring skibes anløb til havnene.</p> <p>Internationalt er problemstillingen endnu ikke løst, men der er sat gang i initiativer, som skal forbedre kommunikation mellem skib og havn.</p>
Anbefaling til regeringen		
Anbefaling		Status
5	5. Grønne statslige færgedbud	I regi af Grøn Transportpulje II er der gennemført en analyse vedr. grøn omstilling af danske indenrigsfærger, som forventes at kunne benyttes i forbindelse med fremtidige statslige udbud.

6	Grøn kommunal færgedrift	Der er i grøn pulje afsat hhv. 200 og 85 mio. kr. til grøn omstilling af indenrigsfærger. Midlerne udmøntes som investeringstilskud i 2021 og 2022. I aftale om Infrastrukturplan 2035 er der fra 2028 afsat yderligere 100 mio. kr. til fx udskiftning af færger.
7	Grønne motorveje til søs	Anbefalingen er endnu ikke løftet i regi af politiske aftaler. Der arbejdes i øvrigt på et forslag om green corridors, herunder UK's Clyde-bank Declaration, til COP26 i regi af Mission Innovation.
8	Klimadifferentierede havneafgifter	Anbefalingen er ikke direkte løftet i regi af politiske aftaler. Danske erhvervshavne kan allerede i dag differentiere deres havneafgifter efter skibes klimabelastning og nogle havne benytter sig af denne mulighed.
9	Ny energiinfrastruktur til havne	Anbefalingen er ikke direkte løftet i regi af politiske aftaler, men der er med infrastrukturplan 2035 aftalt en analyse af tilgængeligheden af elektricitet og nye brændstoffer i havne - dette med henblik på at understøtte havnenes og skibs-fartens omstilling til grønne brændsler.

HAVNE OG KYSTNÆR SKIBSFART

Det Blå Danmarks initiativ

Anbefaling		Status
10	Partnerskab om testskibe	Initiativet er endnu ikke sat i gang.
11	Etablering af et Maritimt Center of Excellence	Forsknings- og udviklingscenteret "Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping" blev etableret i november 2020. Centeret indgår som partner i 'Zero-Emission Shipping Mission'.

Anbefaling til regeringen

Anbefaling		Status
12	Demonstrationsskib anno 2030	Demonstrationsskib indgår som element i arbejdet med 'Zero-Emission Shipping Mission', hvor behov for demonstrationsskibe vil blive afdækket og offentlige-private partnerskaber om demonstration vil blive fremmet.
13	National strategi for udvikling af Power-to-X	Regeringen har udmeldt, at der arbejdes på en national strategi for CCU og Power-to-X, som forventes præsenteret i ultimo 2021.
14	Forsøgsordninger med nye brændstoffer	Anbefalingen er endnu ikke direkte løftet i regi af politiske aftaler. Anbefalingen bliver imidlertid delvist løftet som led i den politiske aftale om Hav-, Fiskeri- og Akvakulturprogrammet 2021-2023 i marts 2021, hvori der er afsat 138 mio. kr. til demonstrations- og afprøvningsprojekter i grøn omstilling af fiskeflåden og akvakulturerhvervet.
15	Grøn iblandingsmulighed	Danmark fremmer løbende forslag i IMO, der kan begrænse regulatoriske barrierer for grøn iblanding. Indsatsen forventes at blive styrket gennem udstationering af en kommende IMO-attaché, jf. status for anbefaling nr. 18.

KLIMADIPLOMATI

Det Blå Danmarks initiativ

Anbefaling		Status
16	En global forskningsfond finansieret af skibsfarten	Etableringen af en forskningsfond blev drøftet i IMO i juni 2020 med støtte fra blandt andre Danmark. Forslaget er igen på dagsordenen på IMO's miljøkomitemøde i efteråret 2021.
17	Koordineret dansk indsats for tiltrækning af EU-midler	Danmarks nationale klyngeorganisation for de maritime erhverv og logistik, MARLOG, blev etableret i 2021. MARLOG skal bidrage til at tiltrække forsknings- og udviklingsmidler til virksomheder og institutioner i Det Blå Danmark

Anbefaling til regeringen

Anbefaling		Status
18	Styrket klimadiplomati i IMO	Med sommer- og erhvervspakken i 2021 er der afsat midler til at udstationere en IMO-attaché til ambassaden i London med tiltrædelse i efteråret 2021 samt at opnormere Søfartsstyrelsens internationale klimaarbejde.
19	Effektiv implementering af ny IMO-regulering	Danmark fremmer løbende forslag i IMO, der kan begrænse disse barrierer. Indsatsen forventes at blive styrket gennem udstationering af en IMO-attaché, jf. status for anbefaling nr. 18.
20	Fasttrack ordning for ny klimateknologi i IMO	Danmark fremmer løbende forslag i IMO, der kan begrænse disse barrierer. Indsatsen forventes at blive styrket gennem udstationering af en IMO-attaché, jf. status for anbefaling nr. 18.
21	Udvidelse af EU's kapacitetsordning for fiskefartøjer	Da der er tale om en anbefaling, som afhænger af et EU-direktiv, skal det undersøges, hvordan, hvis muligt, de ønskede ændringer kan laves inden for det nuværende direktiv, eller om det vil kræve en revidering af hele direktivet.