



Medlem af Inatsisartut Jens-Frederik Nielsen, Demokraatit
Inatsisartuts Bureau
inatsisartut@ina.alla.gl

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2024-005 om Royal Arctic Line og ETS

13-02-2024
Sags nr.: 2024-1654
ID. nr. 90737205

Kære Jens-Frederik Nielsen

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om Royal Arctic Line og Emission Trading System (ETS). Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor, efterfulgt af en besvarelse.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Spørgsmål 1: Hvor mange penge om året budgetterer Royal Arctic Line A/S med at bruge på at købe CO2-kvoter som følge af, at EU har besluttet at indføre det såkaldte Emissions Trading System (ETS) på søtransport til og fra EU og EØS?

Svar: Departementet for Boliger og Infrastruktur har været i dialog med Royal Arctic Line som oplyser:

"Da EUA (kvoterne) handles på en børs, så varierer kursen betydeligt. Med udgangspunkt i en kurs på € 78 pr. t CO2, så er omkostningen beregnet til ca. DKK 8 mio. i 2024 og vil stige til omkring DKK 20 mio. når ordningen er fuldt indfaset. Det svarer med den nuværende fragtom sætning til et tillæg på godt 1 % i 2024 stigende til 2-3 % i 2026."

Spørgsmål 1a: Er Naalakkersuisut enig med Demokraatit i, at det må forventes, at denne udgift vil medføre stigende forbrugerpriser?

Svar: Naalakkersuisut hverken kan eller skal fastsætte forbrugerpriserne. Afgiften til EU indgår som et tillæg til fragtpriisen. Dette er også tilfældet for valutakurs- og olietillægget, som reguleres løbende og fremgår af www.ral.gl. Ved den seneste regulering 1. februar 2024, er denne nedsat med 3 %-point. Alt andet lige er det korrekt, at en ekstra afgift til EU, som pålægges forbrugeren ved et tillæg til fragtpriisen, har en betydning for den samlede fragtpriis for kunden. Men en betragtning om afgiftens påvirkning på forbrugerpriser kan ikke stå alene, da andre forhold også har betydning for den samlede fragtpriis.

Det er eksempelvis Naalakkersuisuts forventning, at Royal Arctic Lines nye mastersejlsplan med anløb af Nuuk om torsdagen vil mindske mængden af madvarer, som kasseres grundet forsinkelser. Brugseni berettede eksempelvis i september 2023, at de alene havde smidt madvarer ud for omkring 1,3 mio. kr. i indkøbspriser.

Dertil er der spørgsmål om prissætning i detailhandlen, som styres af mange forhold, herunder eksempelvis konkurrence.

Spørgsmål 2: Hvilke konkrete initiativer (udover at sejle langsommere) vil Royal Arctic Line A/S og Naalakkersuisut iværksætte med henblik på at udlede mindre CO2 således, at udgifterne til køb af CO2-kvoter vil blive så lave som muligt?

Svar: Departementet for Boliger og Infrastruktur har været i kontakt med Royal Arctic Line:

"I den nye mastersejlplan er der foretaget ændringer blandt andet med et anløb af Bremerhaven. Anløbet bevirker, at der sejles længere, men da der samtidig fjernes et anløb af Aarhus havn og et anløb af Thorshavn, så betyder det, at skibene kan sejle langsommere og dermed vil bunkersforbruget ikke blive øget. Den samlede effekt af ændringen vil være, at Royal Arctic Line vil transportere mere gods pr. sejlet sømil, hvorved skibenes CII (Carbon Intensity Indicator) vil blive forbedret.

CII er en "energi-mærkning" af skibe, der minder om den, der benyttes til fx hårde hvidevarer. CII har 5 niveauer A-E og udregnes efter denne formel:

*$CII = (\text{brændstof forbrug} * \text{CO2 factor}) / (\text{sejlet distance} * \text{kapacitet})$*

Ændringen i sejlplanen vil forbedre skibenes CII, så de forventes at blive placeret i kategori C.

Kravene til de 5 niveauer A-E vil blive skærpet over tid, hvorfor selskabet løbende undersøger muligheder for at finde yderligere forbedringer.

I 2028/29 vil to feederskibe (Irena Arctica og Mary/Silver Arctica) have en alder, hvor de bør udskiftes. Målsætningen er at udledningen fra de nye skibe bliver så lille som mulig under hensyntagen til anskaffelsesprisen. Den teknologiske udvikling på området går hurtigt, og det gør kravene også. Selskabet vil derfor nøje følge den teknologiske udvikling og bestræbe sig på at udnytte tilgængelige teknologiske fremskridt til at reducere den samlede udledning fra selskabets skibe."

Spørgsmål 3: Har Naalakkersuisut konkrete planer om nogle former for compensation til erhvervslivet som følge af køb af CO2-kvoter for at undgå, at regningen ender hos de grønlandske forbrugere?

Svar: Se svaret til spørgsmål 1a.

Dertil har Naalakkersuisut ikke planer om at kompensere erhvervslivet for de afgifter som betales til EU, da pengene hertil ville skulle hentes gennem afgifter eller skatter, hvormed de grønlandske forbrugere alligevel ville blive ramt, hvilket Naalakkersuisut ønsker at undgå.

Spørgsmål 4: Kan Naalakkersuisut oplyse andet af interesse for sagen?

Svar:

Konstruktionen med prissætning af CO2 kvoter har til formål at give virksomhederne incitament til at nedbringe deres CO2-udledninger, hvorved virksomhedernes, og

herunder RAL, udgifter til køb af CO2 kvoter forhåbentlig kan nedbringes over tid. Prissætningen er således med til at fremme den grønne omstilling i form af øget incitament til grøn omstilling og investeringer i grøn teknologi og energioptimering mv. Herved er også Grønland med til at tage et internationalt ansvar i kampen mod klimaforandringerne.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Erik Jensen