

Klima- og miljødepartementet

Høringsuttalelse til lov om klimamål (klimaloven)

Sjøfartsdirektoratet har mottatt forslag til lov om klimamål (klimaloven) til høring.

I høringsnotatet er det presisert at dette er en uvanlig type lovgivning. Formålet med en lovregulering vil, som dere presiserer, normalt være å pålegge private plikter eller fastlegge rettigheter. Slik vi har forstått forslaget er dette kun en regulering mellom regjering og storting.

Direktoratet mener allikevel at det vil være nyttig at vi i denne sammenhengen presiserer hvilke styrings- og rapporteringsmekanismer som allerede eksisterer for klimamålene innen den maritime sektoren. Vi vil også reise noen problemstillinger knyttet til virkeområdet.

1. Skipstrafikk og klimamål

Innen den maritime industrien har klimautfordringene fått et høyt fokus. Både i internasjonale og nasjonale fora. Sjøfartsdirektoratet har som mål å være en synlig og anerkjent aktør i dette internasjonale regelverksarbeidet. Direktoratet ønsker i samspill med næringen arbeide for at norsk innovasjon setter standarden i internasjonalt regelverk.

Den norske maritime næringen er i front for utviklingen av ny teknologi som vil være viktig for å løse klimautfordringene. Vi kan nevne at i flåten under norsk flagg har vi verdens første brenselcelle om bord på et lasteskip, verdens første batteridrevne ferje, verdens første havgående skip som kan bruke metanol som drivstoff og verdens første LNG skip.

Med å jobbe aktivt for å oppfylle klimamålene vil vi derfor også støtte innovasjon som bidrar til å gi den norske maritime næringen et konkurransefortrinn.

DNV GL har i en egen rapport kartlagt i detalj hvilke skipstyper som slipper ut mest klimagasser samt miljø- og helseskadelige stoffer som SO_x, NO_x, partikler. Siden innenriks skipstrafikk er den største delen av flåten er det også disse fartøyene som topper statistikken. I rapporten ble det lagt til grunn at de bidrar langt mer enn utenrikstrafikk til helseskadelige og klimafarlige utslipp. Analyser av AIS-data for 2013 viser at innenriks skipstrafikk sto for 55 prosent av utslippene, utenriks skipsfart for 22 prosent, mens gjennomgangstrafikken, det vil si utenrikstrafikk som passerer Norge, sto for 16 prosent.



AIS data er en av kildene til å beregne utslippene fra flåten. Et noe mer nøyaktig parameter for å måle utslipp vil være det faktiske forbruket til hvert skip sammenholdt med drivstofftype og maskineri. Dette vil gi grunnlaget for en mer nøyaktig oversikt over forbruk og utslipp.

2. Dagens styrings- og rapporteringsmekanismer internasjonalt

EU og IMO (FNs internasjonale skipsfartsorganisasjon) har i dag etablert nye rapporteringsmekanismer for utslipp av klimagasser. Dette for å sikre et godt datagrunnlag for videre diskusjon om tiltak for å redusere klimagassutslipp.

2.1 IMO

IMOs hovedkomite Marine Environment Protection Committee (MEPC) har nå godkjent et obligatorisk krav for skip å registrere og rapportere sitt drivstofforbruk. Dette er et klart og positivt signal om IMOs fortsatte satsing på klimatiltak.

Den obligatoriske datainnsamlingen er ment å være det første steg i en tre-trinns prosess hvor analyse av innsamlede data vil gi grunnlag for å ta en beslutning om det trengs ytterligere tiltak for å forbedre energieffektivitet og adressere klimagassutslippet fra den internasjonale skipsfarten.

Dette kravet vil kun gjelde for skip på 5000 bruttotonn eller mer. De innsamlede dataene vil bli rapportert til flaggstaten etter utløpet av hvert kalenderår. Etter å ha fastslått at data har blitt rapportert i samsvar med kravene, vil flaggstaten utstede et Statement of Compliance til skipet. Flaggstaten skal deretter overføre disse dataene til IMO database.

IMO skal utarbeide en årlig rapport til MEPC hvor de innsamlede dataene oppsummeres. Disse dataene vil være tilgjengelige for Norge og gi et situasjonsbilde for forbedring av den norske flåten samt sammenligning med øvrige land.

Ønsker vi å også ha oversikt over forbruket til skip under 5000 bruttotonn, så må det etableres et nasjonalt særkrav om en slik rapportering.

2.2 EU

Overvåking, rapportering og verifikasjons regelverket (MRV) ble vedtatt i april 2015 og danner rettslige rammene for kontroll av CO₂-utslipp og annen relevant informasjon fra sjøtransport. Det er også et mål for EU at dette skal skape et best mulig grunnlag for en politisk debatt.

Det kreves fra 1 januar 2018 at skip over 5 000 bruttotonn overvåker og rapporterer CO₂ utslippet sitt. Uavhengig av hvor skipet eller selskapet er registrert så lenge det anløper EØS-havner. Selskaper som har påtatt seg MRV-ansvaret for skip som ankommer EØS-havner må:

- Innen 30 august 2017 presentere en transparent overvåkningsplan for utslippene for sine skip.
- Fra 1. januar 2018 overvåker og rapportere til en godkjent MRV kontrollør, data om hvert av skipenes CO₂, drivstofforbruk og andre parametere, slik som avstand, tid til sjøs og last gjennomført. Dette for å bestemme skipenes gjennomsnittlige energieffektivitet.
- Fra 2019, innen 30. april hvert år sende inn en elektronisk verifisert utslippsrapport for hver av de aktuelle skip.
- Fra 2019 innen 30 juni ha en samsvarserklæring om at de rapporterer korrekt i henhold til MRV-regelverket.

Som en ser, er det relativt omfattende rapporteringsregimer iverksatt av både IMO og EU. Det er enda ikke tatt stilling til harmonisering av disse to regelverkene.

3 Kommentar til virkeområdet

Skipsindustriens særpreg er at den er stedsuavhengig. Utenlandske skip opererer i norsk territorium og norske skip opererer i andre lands territorium. Til enhver tid er store deler av verdensflåten i internasjonalt farvann. Utenfor enkeltlands territorium.

Det er etter vår vurdering derfor tre mulige løsninger for hva som ønskes rapportert fra den maritime bransjen:

For det første kan vi velge å kun ha fokus på den norske flåten. Det vil si de skipene som er registrert i norsk register (NIS/NOR).

En annen løsning er at en kan velge å skaffe oversikt over kun skip som opererer på norsk territorium. Den delen av den norske flåten som ikke oppholder seg i Norge vil da ikke bli en del av rapporteringen. I tillegg må en skaffe oversikt over forbruket til de utenlandske fartøy for den tiden de er i norsk territorium.

En tredje løsning kan være å etablere en oversikt over hele den norske flåten, uavhengig av hvor de befinner seg, og inkludere de utenlandske skipene når de befinner seg i norsk territorium.

Avhengig av valget vil det kunne bli nødvendig å lage nasjonale hjemler samt håndheve rapportering fra både norske og utenlandske skip.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsnotatet blir det presisert at de administrative konsekvensene blir sett på som begrensede. Direktoratet deler ikke denne vurderingen. Innhenting av data og rapportering videre av denne vil naturlig nok medføre et merarbeid for både administrasjonen og næringen. Omfanget av merarbeidet vil avhenge av hvilke modeller for datainnsamling en velger.

Ønsker en, som nevnt ovenfor, at også skip under 5000 bruttotonn skal rapportere inn sitt forbruk må det etableres et særnorsk krav til den norske flåten om rapportering av drivstofforbruk. Dette vil naturlig nok medføre en relativt stor datainnhentingsjobb for direktoratet. Det vil også pålegge rederne å foreta registrering av noe de pr. i dag ikke er pålagt.

Hvis det kun er rapportering fra den norske flåten en ønsker, og ikke utenlandske skip som opererer i Norge, så vil dette være et krav som kun blir tillagt norskregistrerte skip. Dette betyr igjen at en slipper denne rapporteringen hvis en velger å registrere seg i et utenlandsk register.

Det blir derfor viktig at en i avgjørelser av hva som skal rapporteres gjør en harmonisering mot de allerede eksisterende internasjonale kravene og er bevisst på om det skal etableres særnorske krav.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer