

Maritim avdeling
Nærings- og fiskeridepartementet
Kongens gate 8
0153 Oslo

Vår dato: 07.02.2020
Deres dato: [Deres dato]
Vår referanse: jbl
Deres referanse: [Deres ref]

Regjeringens fremlegg av maritim stortingsmelding høsten 2020 – NHOs innspill

Vi viser til det pågående arbeidet med stortingsmelding om regjeringens maritime politikk og dens økonomiske rammevilkår, øvrige politikkområder og virkemidler av betydning for maritim sektor. NHO vil benytte anledningen til å gi innspill til dette arbeidet.

Aller først ønsker vi å gjøre departementet oppmerksom på at NHO arbeider med et veikart for fremtidens næringsliv, som legges frem i sommer. I første fase har vi fått utarbeidet flere mulighetsstudier. Her kan bl.a. SINTEFs utredning om *Fremtidsmuligheter i maritime næringer* – utført på oppdrag for NHO og Rederiforbundet være interessant.¹

Innledning

Norge med sin komplette maritime klynge har en sterk posisjon i et marked med tøff internasjonal konkurranse. Maritim næring er en av våre viktigste og mest innovative næringer. Det gir et godt utgangspunkt for fortsatt utvikling, slik at næringen også i fremtiden skal være internasjonalt ledende og skape store verdier til det norske samfunnet.

SINTEF har anslått et betydelig verdiskapingspotensial i norsk maritim næring frem mot 2050. For å lykkes må næringen gis gode og konkurransedyktige rammevilkår. Det er derfor viktig at meldingen bidrar til å sikre en konkurransekraftig maritim sektor fremover. Det er særlig viktig å bygge kompetanse og teknologi her hjemme, samtidig som vi sikrer at ulike løsninger og teknologier har et globalt markedspotensial.

Det er betydelige muligheter for nye næringer innen havbruk og mineralutvinning til havs, samt utnyttelse av felles havområde til gjensidig verdiskaping (konsepter for flerbruk av havet), jf. nærmere omtale av potensial i ovennevnte SINTEF-rapport. Hvis vi skal øke produksjonen av mat fra oppdrett i havet (opp mot fem millioner tonn i 2050), blir det avgjørende å utvikle bærekraftige løsninger til sjøs som kan støtte opp under den relaterte veksten i transport. Mineralutvinning til havs gir også store muligheter for den maritime næringen, selv om det ennå er usikkert hvor stort dette markedet vil bli. Norge har betydelige konkurransemessige fortinn i form av teknologiske løsninger og kompetanse, som strekker seg på tvers av alle havnæringene.

Også innen flytende havvind er det store muligheter for næringen. Med vår erfaring, kompetanse og kapasitet fra olje- og gassvirksomhet ligger mye til rette for å ta markedsandeler i en ny

¹ https://www.nho.no/siteassets/analyse/fremtidsmuligheter-i-maritime-naringer_sintef-ocean-2019.pdf

industri som vokser frem. For karbonfangst og lagring ligger mulighetene bl.a. i teknologi for fangst, lagring og transport.

Teknologi

Mulighetene er store innen utvikling av teknologi som kan bidra til utslippsfri skipsfart med autonome løsninger. Særs viktig blir det å legge til rette for utvikling, testing og pilotering av ulike typer lav- og nullutslippsteknologi, som hydrogen, batteri, bioenergi og andre alternative drivstoff.

Stadig flere prosesser innen skipsfart blir digitalisert. Vi vil se en utvikling mot skip som helt eller delvis er autonome. Dette vil gi muligheter for verdikjeder knyttet til avanserte tjenester for maritim næring. Det vil stille nye krav til kompetanse i næringen, nødvendige regulatoriske endringer og gode løsninger for cybersikkerhet.

Rammevilkår som legger til rette for flåtefornyelse og teknologiutvikling er avgjørende viktig for rederienes evne til fortsatt å bestille ny kunnskap. Videre utvikling av vårt aller største maritime konkurransefortrinn, våre verdensledende maritime kunnskapsmiljøer, avhenger av fortsatte bestillinger fra både private og offentlige virksomheter.

Det er et voksende behov for større grad av samhandling mellom de ulike maritimt relaterte fagdisiplinene – merkantil/teknisk – teknisk/operativ – og bedre koblinger mellom fagpersonale ved – og mellom utdanningsinstitusjonene og fagdisipliner. Dette må løstes på den politiske agendaen. Digitalisering vil påvirke drift, reguleringer, sikkerhetskrav, forretningsmodeller og måten de maritime næringene er organisert. Samspillet mellom sjø og land, og ulike fagområder og arbeidsoppgaver vil i stor grad utfordres og vil kunne endres.

Kompetanse og utdanning

Maritim virksomhet blir stadig mer avhengig av kunnskap som innsatsfaktor. For at den maritime klyngen skal klare å opprettholde sin posisjon internasjonalt, må Norge hele tiden være i førerretet på teknologi og kompetanse. Fremover vil det derfor være viktig å i større grad enn i dag legge til rette for tverrfaglige miljøer, og et sterkere samarbeid mellom næringsliv og forskning. Ferjerederiene har gått fra å være tradisjonelle transportleverandører på sjø til også å bli energispesialister, hvor også transportbransjen kobles med energibransjen. Dette medfører behov for helt ny kompetanse i sektoren.

MARKOM2020. Prosjektet har spilt en svært viktig rolle for å heve kvaliteten i maritim utdanning. For næringen er det særdeles viktig å ha et koordinerende organ som kan være en felles inngang til fagskolene, høyskole og universitet. Maritim utdanning er preget av mange små fagmiljø og de fleste er for små til alene å kunne levere maritim utdanning i verdensklasse. En målrettet satsing på maritim operativ utdanning som bygger på det gode arbeidet fra MARKOM 2020 må derfor videreføres.

Satsing på etter- og videreutdanning. Den raske teknologiutviklingen medfører behov for omfattende satsing på etter- og videreutdanning. Myndighetene må sørge for gode ordninger og

incentiver for at bedrifter skal kunne satse på etter- og videreutdanning av sine ansatte. Det må også være et godt etter- og videreutdanningstilbud tilgjengelig. Det er viktig at universiteter og høyskoler i større grad enn i dag tilbyr etter- og videreutdanning som tilfredsstiller næringslivets og enkeltindividers behov for korte kurs og moduler av høy faglig kvalitet og relevans.

Skatt og avgift

Som nevnt innledningsvis vil stabile og forutsigbare rammevilkår alltid være avgjørende for å bygge en sterk rederinæring i Norge. Tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs (nettolønn) og rederiskatt er to rammevilkår som er sentrale for rederiene og for at Norge fortsatt skal være en betydelig sjøfartsnasjon.

Særskilt for sjømatnæringen. Nettolønn og rederiskatt er viktig også for rederier tilknyttet sjømatnæringen. Fartøyene skal løse sentrale utfordringer i næringen innen bl.a. kapasitet, miljø og fiskehelse. Norge har opparbeidet seg en unik kompetanse og har et teknologisk forsprang på resten av oppdrettsverden. Dette må opprettholdes. Reguleringer i havbruket gjør at avstanden fartøyene opererer innenfor varierer fra år til år. Det begrenser anledningen til å oppnå krav til den utseilte distansen som kreves for å bli kategorisert som "skip i fart", og som utgjør kriteriet for retten til både rederiskatt og sjømannsfradrag. Uten ansatte med rett til sjømannsfradrag har rederiet heller ikke rett på nettolønn. Vi frykter for konsekvensene dersom rammevilkårene endres for disse viktige rederinæringene. Vår opplevelse er at det haster med å rette opp i de uklarheter som er blitt skapt i forhold til reguleringsutviklingen for næringen, hvor kriteriene for rederienes rammevilkår ikke hensyntas. Det gjør dem sårbare for tolkningsendringer fra andre myndighetsorgan. Det er viktig at meldingen drøfter hvordan rammevilkårene kan sikres for denne viktige delen av sjøfartsnæringen.

De havbaserte næringene i Norge bygger opp under en sterk felles næringsklynge. Dette er påpekt av regjeringen i deres Havstrategi. En positiv utvikling i næringen forutsetter at vi har sterke industrielle motorer i Norge. Rammevilkårene må bygges slik at de fremhever, ikke svekker de næringer som har fortrinn i Norge. Diskusjonen om innføring av en særegen statlig grunnrenteskatt på havbruket illustrerer dette. Næringslivet bredt har advart mot at en slik skattlegging vil dempe investeringer i Norge og spesielt i sjøbasert havbruk. En slik utvikling vil i neste omgang være negativ med tanke på utviklingen av norsk maritim næring. Innen sjøfarten har havbruksrederier blitt en viktig motor for utviklingen, og denne er selvsagt helt avhengig av at vi har en sterk og verdensledende lakseproduksjon i Norge.

Klima og miljø

Norge har forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene med 40 prosent innen 2030 i samarbeid med EU. I regjeringens Handlingsplan for grønn skipsfart fra juni 2019 er ambisjonen å halvere utslippene fra innenriks skipsfart og fiske innen 2030. I arbeidet med Klimakur 2030 som nylig ble lagt frem er oppdraget å utrede tiltak som kan halvere utslippene fra ikke-kvotepliktig sektor i samme periode. Å oppnå disse målene krever en betydelig innsats i mange næringer og sektorer, ikke minst i maritim næring. Nøkkelen til realisering av lavutslippssamfunnet vil være å stimulere til teknologiutvikling og introduksjon av nye løsninger i markedet, som også skaper muligheter for næringsutvikling, verdiskaping og flere nye jobber.

Maritim næring er i en særstilling fordi vi har en samlet verdikjede i Norge, og vi ser at klimakrav kan bidra til vekst i denne næringen.

Tidlig bruk av ny teknologi gir raskere utslippsreduksjoner og posisjonerer næringslivet i et tiltakende grønt "kappløp", men innebærer også risiko og kommersiell usikkerhet. Derfor er gode finansieringsordninger og markedsstimulering avgjørende for at nye løsninger raskere skal tas i bruk. Et tett samarbeid, og kostnadsdeling, mellom stat og næringsliv er en forutsetning.

Klimapolitikken må danne grunnlag for økt verdiskaping og konkurransekraft. Når tiltakene gir raske skaleringsmuligheter og eksport av løsninger til et internasjonalt marked, er dette til fordel for både verdiskaping og klima. Tiltak som gjennomfører faktiske utslippskutt i global sammenheng, som er kostnadseffektive så langt det er mulig, og hindrer investerings- og karbonlekkasje, bør prioriteres. Klimakur 2030 anslår potensialet for utslippskutt for sjøfart, fiske og havbruk i perioden 2021-30 til 7,5 millioner tonn CO₂, med en kostnad på opptil 1500 kroner per tonn. Med dette som bakteppe trenger vi en forsterket satsing på teknologiutvikling og markedsstimulering (lavutslippsprogram) der virkemiddelapparatet må samvirke og være rigget for å nå klimamålene.

CO₂-fond. Vi minner om at NHO og 25 næringsorganisasjoner har tilbudt regjeringen å inngå en miljøavtale om forpliktende utslippsreduksjoner i næringstransporten, med et privat CO₂-fond finansiert av inntekter fra CO₂-avgiften på drivstoff som viktigste virkemiddel. Avtalen og fondet er ment å dekke all innenlands næringstransport på land, sjø og i luften. Vi er klare til å gjenoppta prosessen og innlede forhandlinger så snart regjeringen måtte ønske det. Inntil videre forventer vi at Enovas nullutslippsfond videreføres og dimensjoneres ut fra etterspørsel og tilgjengelig teknologi for de ulike segmentene.

Det offentlige har vært bevisst sin innkjøpsmakt og tilrettelagt for grønn teknologiutvikling i ferjesektoren. Norske myndigheter kan bli enda mer offensive i å benytte seg av forskning- og utviklingskontrakter. Vi er av den oppfatning at flere forsknings- og utviklingsprosjekter vil bidra til utvikling av ny kunnskap i maritim næring og derved raskere omstilling.

Fremover får vi en energimiks som gjør at man må sørge for å ha produksjon av, og en industri rundt nye energibærere. Maritim sektor vil trolig etterspørre både hydrogen, ammoniakk og biogass. Det er også viktig at det settes av midler som stimulerer produksjon og etablering av verdikjeder for nye energibærere til maritim sektor.

NO_x-fondet. Den inneværende NO_x-avtalen løper ut 2025. I økende grad går NO_x-fondets støttemidler til tiltak som både reduserer NO_x og CO₂-utslipp (energiomlegging og -effektivisering). NO_x-avtalen er derfor et viktig virkemiddel for å redusere klimagassutslipp, i tillegg til primæroppgaven som er NO_x-reduksjon. Eksempler er omfattende og utløsende for støtte til elektrifisering av felt på norsk sokkel, elektrisering av skipsfarten og prosessoptimalisering i landbasert industri. En utfordring fremover er at mange av de gjenværende tiltakene som bidrar til reduserte utslipp i skipsfarten i stor grad er knyttet til en langsiktig flåtefornyelse der nye skrog, energibærere og teknisk utstyr tas i bruk. På grunn av teknisk modenhet er disse prosjekter som i all hovedsak vil bli implementert mot slutten av avtaleperioden (siste 1-2 år) og videre frem mot 2030. Dette fremgår også av den nylig lanserte

Klimakur 2030. Det er gode synergieffekter mellom NOx-avtalen og andre virkemidler, som f.eks. Enova. Sammen virker ordningene dekkende for investeringsstøtte til mangfoldet av næringer og teknologier med ulike modenhetsnivåer og behov. Denne synergien bør tas vare på for at Norge skal nå sine klima- og NOx-mål.

For at NOx-avtalen i størst mulig grad fremover også skal være et godt klimapolitisk virkemiddel bør NOx-avtalen forlenges, i første omgang ut 2029. Avklaring på en slik forlengelse bør komme så tidlig som mulig for at NOx-fondet skal kunne bidra med støtte til prosjekter som utvikles og besluttes i dag og de nærmeste årene, men som vil få effekt i form av reduserte utslipp hovedsakelig etter NOx-avtalens utløp. Eksempler på dette er videre elektrifisering av fergeflåten og øvrig skipsfart, batteridrift og energieffektivisering av offshore rigger, og bruk av biogass sammen med LNG.

Marin forsøpling. Plast på avveie er et økende problem for både natur og næringsliv. Oppmerksomheten rettet mot plast og plastemballasje har derfor tiltatt; globalt, i EU og i Norge. Regjeringsplattformen har en ambisjon om å ha en offensiv strategi mot marin forsøpling. Plast i havet er en miljøutfordring internasjonalt, nasjonalt og lokalt. Norge må både vektlegge internasjonalt arbeid og gjennomføre fornuftige tiltak nasjonalt.

Diskusjon om tiltak mot marin plastforsøpling må skje med utgangspunkt i et godt faktagrunnlag. Det er behov for å få bedre kunnskap om kilder, omfang og effekter av marin forsøpling, samt evaluere effekter av tiltak. Miljørisiko må være grunnlaget for tiltak, sammen med solide utredninger av konsekvenser. Samfunnsøkonomiske og miljømessige konsekvenser, samt effekter på næringsliv og arbeidsplasser, må være en del av faktagrunnlaget. Innenfor området marin forsøpling og engangspplast leder NHO en partssammensatt arbeidsgruppe opprettet av regjeringen. Arbeidsgruppen skal levere sin rapport 1. mars 2020 med forslag til tiltak. Arbeidsgruppen har etter mandatet sendt KLD et forslag til en intensjonsavtale mellom staten og næringsorganisasjonene, og avventer departementets respons.

Det finnes en rekke statlige tilskuddsordninger for å motvirke marin forsøpling. Utenriksdepartementet har satt av 1, 6 mrd. kr. til et eget bistandsprogram mot marin forurensning og spredning av mikroplast for perioden 2019-2022. Plast er også et satsningsområde for Innovasjon Norges miljøteknologiordning. Videre disponerer Miljødirektoratet 80 mill. kr. til en tilskuddsordning mot marin forsøpling. Fiskeridirektoratet driver også årlige oppsamlingstokt på fiskefeltene.

Vi mener norske særavgifter som virkemiddel bør unngås frem til det eventuelt innføres på europeisk nivå.

Innovasjon og forskning

Omstilling er helt avgjørende for vår fremtidige velferd. Næringslivet har en viktig oppgave i å drive frem denne omstillingen gjennom forskning, utvikling, innovasjon og kommersialisering. Det næringsrettede virkemiddelapparatet skal stimulere til at maritim næring tar på seg risikoen og innsatsen som kreves ved å gå i front på store og ressurskrevende prosjekter.

Maritim 21. For at Norge fortsatt skal bevare sin stilling som ledende maritim nasjon må vi styrke investeringer i maritim FoUI. Maritim 21 er en helhetlig maritim strategi for forskning, utvikling og innovasjon. Maritim 21 peker på at for å utnytte framvoksende markeder, nye havnæringer og den nødvendige og pågående transformasjonen av næringen trenger vi god kunnskap innenfor blant annet muliggjørende teknologier, autonomi, klima og miljøvennlig virksomhet, samt sikkerhet og nordområdene. Med Norges særstilling og muligheter til å ta en ledende posisjon innenfor grønn skipsfart, digitalisering og autonomi trenger vi strenge internasjonale miljøkrav og vilje til omlegging for å nå målene om utslippskutt. Vi må ha FoUI-samarbeid med andre land som ligger i den maritime forskningsfronten, og land som representerer fremvoksende maritime markeder. FoUI-samarbeid med fremvoksende markeder må ha fokus på kommersialisering og innovasjon for å skape muligheter for norske løsninger. Næringen trenger et Maritim 21 med et aktivt og permanent sekretariat, med et styre eller rådgivende gruppe, som legger til rette for en løpende strategisk prosess og jevnlig revideringer av strategien. Dette vil hjelpe til med å sikre at framtidige investeringer i forskning, kunnskapsutvikling og innovasjon skjer innenfor felles prioriterte mulighetsområder som sikrer bærekraftig verdiskaping og norske arbeidsplasser. Vi ber om at det bevilges midler til et slik sekretariat.

Maroff. Dette programmet som forvaltes av Forskningsrådet, er et av de viktigste virkemidlene for økt verdiskaping i maritim næring, og for å fremme innovasjon i samarbeid mellom næringen og academia. Mer generelt når det kommer til Innovasjonsprosjekter i næringslivet (IPN), er det viktig at kriteriene som legges til grunn i vurderingen av søknadene sikrer at balansen mellom forskning og innovasjon ivaretas og at kriteriene er bedriftsnære og forankret i bedriftenes problemstillinger.

Eksportkreditt og GIEK. En styrket eksportsatsing vil være viktig for framtidens maritime næring. Eksportkreditt og GIEK er viktige finansieringsordninger som støtter opp om økt eksport til utlandet. Prøveordningen med låne- og garantiordning for kjøp av skip fra norske verft også når disse skipene skal brukes i Norge bør videreføres. Særlig for selskaper i sterk vekst er det viktig å ha en diversifisering av lånekildene, men det kan generaliseres mer. Ordningen er også positiv for verftsindustrien, og den kan bidra til å sikre at den videre teknologiutviklingen foregår i Norge.

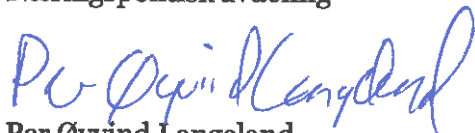
Dette er bra for maritim næring og bidrar til å styrke rammevilkårene for norsk utstyrs-, verfts- og leverandørindustri. Samtidig er det viktig med en styrket satsing på eksportrådgivningen, som del av å etablere en mer strategisk eksportsatsing.

Pilot-Hav. Tilbakemeldinger NHO får fra våre medlemsbedrifter er at brukerne av det næringsrettede virkemiddelapparatet, herunder den maritime næringen, bruker uforholdsmessig mye ressurser på å finne frem til, søke om og motta støtte. Det er også en utfordring å klare å skape god samhandling mellom flere virkemidler i ett og samme prosjekt. NHO mener at erfaringene fra Pilot-E bør legges til grunn for samme tankegang på andre områder enn energi. Pilot-organiseringen legger til rette for en mer effektiv ressursbruk samt at organiseringen legger til rette for samhandling mellom flere virkemidler, slik at man kan utnytte potensialet for innovasjon og kommersialisering i sterkere grad enn om man ser på ett og ett virkemiddel for seg. Bl.a. kan dette være en hensiktsmessig måte å organisere virkemiddelapparatet på for å støtte opp om havsatsingen, i en Pilot-Hav.

Ocean Space Laboratories. Avslutningsvis benytter vi benytte anledningen til å signalisere viktigheten av realiseringen av Ocean Space Laboratories i Trondheim. Dette vil videreutvikle et av våre fremste maritime forskningsmiljø fremover og gi et viktig løft Norge trenger for å gripe mulighetene på tvers av havnæringene.

Mvh

Vennlig hilsen
Næringslivets Hovedorganisasjon
Næringspolitisk avdeling



Per Øyvind Langeland
Avdelingsdirektør

Norsk Industri



Lars Gørvell-Dahl
Maritim bransjesjef

NHO Sjøfart



Frode Sund
Administrerende direktør

Sjømat Norge



Geir Ove Ystmark
Administrerende direktør