



Norges Rederiforbunds innspill til regjeringens arbeid med Clean Industrial Deal

EUs Clean Industrial Deal (CID) kommer til å prege arbeidet i Brussel i 2025 og legger viktige føringer for kommisjonens politiske arbeid i nåværende femårsperiode. Det er derfor viktig at norske myndigheter tar en proaktiv rolle i dette arbeidet, og Rederiforbundet ønsker velkommen muligheten til å bidra med våre innspill til regjeringens arbeid med CID.

CID vil ha fire hovedsatsingsområder. Ett av disse vil sannsynligvis være skipsfarten. Det er utelukkende positivt for Norge, men gjør det desto viktigere at Norge ikke havner på utsiden av prosessen med utforming av nye initiativer som følger i kjølvannet av CID.

Å gjøre maritim næring til et satsingsområde vil være naturlig ettersom Europa er helt avhengig av skipsfarten. Rundt 90 % av verdenshandelen reiser sjøveien, og Europa som helhet kontrollerer 40 % av verdens tonnasje. Dette har en åpenbar strategisk og sikkerhetspolitisk verdi som det er viktig å ivareta. Vel så viktig er det da å ivareta verdikjeden, som igjen er avhengig av skipsfarten som hjemmemarked. Europas konkurransefortrinn her ligger særlig i maritim teknologisk innovasjon.

Norge er verdens 5. største skipsfartsnasjon målt i flåteverdi, og nummer 2 i Europa. Norge er også ett av få land med en komplett maritim klynge, som betyr at vi har alle delene av den maritime verdikjeden: rederier, utstyrsleverandører, sjøfolk, verft, maritime tjenester (f.eks forsikring) og maritime forskningsmiljøer. Derfor er det maritime en kjerneinteresse for Norge. Det betyr at Norge er en svært viktig aktør på det maritime området, men også at Norge har betydelig innflytelse.

For at CID skal svare på skipsfartens behov må oppskalering av produksjon av lav- og nullutslippsdrivstoff stå sentralt. Dette er avgjørende for EUs mål om en karbonnøytral skipsfart. Gjennom Net Zero Industries Act (NIZA) er det lagt et mål for at man i EU-landene skal produsere 40 % av skipsfartens behov for grønt drivstoff innen 2030. Ambisjonsnivået er satt fra myndighetene, investeringer for å gjøre skip compatible med nullutslippsløsninger er gjort og gjøres av rederiene, men selve drivstoffet mangler.

Alternativt drivstoff er per i dag ikke konkurransedyktig med fossilt drivstoff. Uten en kraftig oppskalering av produksjonen, samt nye virkemidler som utjevner prisen mellom konvensjonelt og alternativt drivstoff (f.eks differansekontrakter) så vil ikke skipsfartens klimamål nås.

Pengene for å finansiere en slik oppskalering kan komme fra skipsfarten selv. Fra 1.januar 2024 ble skipsfarten del av EUs kvotesystem ETS. Pengene som skipsfarten betaler inn, blir i dag delt mellom EUs innovasjonsfond og medlemslandene. For EU-landene er midlene øremerket generelle klimaformål, mens Norge ikke er bundet av den samme forpliktelsen. Disse midlene bør øremerkes for tiltak som bidrar til å få utslippene fra maritim næring ned – inkludert produksjon av grønt drivstoff.