

Olje- og energidepartementet

Postboks 8148 Dep

0033 Oslo

Bergen, 18. Januar 2017

Vinterpakken – høringssvar til regelverksforslag fra Europakommisjonen

Kystrederiene representerer nærmere 300 skip i nærskipsfart, hovedsakelig engasjert i norsk kystfart. Vår medlemsmasse består av rederier langs hele norskekysten med kontroll over fleksible fartøy. Primært er fartøyene involvert i nærskipsfart, og de kan anløpe alt fra merder og mindre kaier i distriktene, til store havner.

Kystrederiene var bidragsytere til innspillet fra Grønt Kystfartsprogram til Regjeringens ekspertutvalg for grønn konkurransekraft; "Sjøkart for grønn kystkraft".

Vi viser til Olje- og Energidepartementets brev av 19. desember 2016 i anledning Europakommisjonens "Clean Energy for All Europeans"-forslag av 30. november samme år, og takker for muligheten til å gi våre innspill.

Sjøtransport er en del av løsningen

Departementet ber om innspill til Kommisjonens forslag, og spesifikt synspunkter som er særlig gjeldende for norske forhold; under vil vi argumentere for at en effektivisering av norsk energiforbruk og reduksjon av Norges CO₂-utslipp, ikke kan oppnås uten et grønt skifte innenfor transportnæringen med en overføring av gods fra land til sjø.

I Europakommisjonens regelverksforslag er det et uttalt mål at EU skal være en foregangsregion i forhold til kutt i klimagassutslipp og effektivisering av energiforbruket. Målet er å kutte CO₂-utslipp med 40% innen 2030. I forslaget utredes det for tiltak innenfor kraftproduksjon, innovasjon og transport. Med tanke på de norske forutsetningene med lang kystlinje og spredt bosetning er det utenkelig at en omstilling i transportindustrien ikke skal ta høyde for alternativer til landbasert frakt. Nærskipsfart er både et miljøvennlig og lønnsomt

alternativ til andre fraktemetoder, det er ingen overdrivelse å påstå at sjøveien er miljøveien, og at overføring av gods fra land til sjø er et miljøtiltak i seg selv.

Hvorfor sjøveien er det mest miljøvennlige alternativet for godstrafikk

Norge har de økonomiske og teknologiske forutsetningene for å kunne kutte i utslipp og effektivisere tungtransport innen få år, i tråd med funnene i "Sjøkart for Grønn Kystfart" (2016). Sjøveien er vedlikeholdsfri, mindre ulykkesutsatt, mer kostnadseffektiv og mer miljøvennlig enn landbasert transport; å overføre gods fra land til sjø bør dermed være en hovedprioritet for alle som påberoper seg å kjempe for en mer bærekraftig utvikling. I 2016 ble det gjennomført en studie med tall fra Statistisk Sentralbyrå etter initiativ fra Norges Rederiforbund, studien viser med konkrete funn og grafiske fremstillinger hvor stort potensialet for kutt i klimagassutslipp er, dersom en større andel av tungtransporten som i dag går til lands overføres til sjø.

Tabell 1. - Sammenlikning av energibruk og CO₂-utslipp ved frakt i Sør-Norge med lastebil i forhold til skip drevet med LNG og MDO som drivstoff

	Energiforbruk		CO ₂ -utslipp	
	Pr rundtur kwh	Pr år kwh	Pr rundtur (tonn)	Pr år (tonn)
Transportsystem med lastebil	654 563	119 457 662	171	31 260
Intermodalt transportsystem med skip (LNG)	386 268	70 493 935	79	14 498
Intermodalt transportsystem med skip (MDO)	386 268	70 493 935	104	19 005
	Pr rundtur (%)	Pr år (%)	Pr rundtur (%)	Pr år (%)
Reduksjon fra vei til sjø (LNG)	41 %	41 %	54 %	54 %
Reduksjon fra vei til sjø (MDO)	41 %	41 %	39 %	39 %

Hentet fra *Gods fra vei til sjø - Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø* bestilt av Norges Rederiforbund (2016, s. 16).

Legg merke til de to nederste kolonnene som viser reduksjon i utslipp og energiforbruk ved overgangen fra vei til sjø; det er potensiale for å redusere årlige CO₂-utslipp med 54%!

Tiltak innenfor sjøfartsnæringen – hvordan nå 40% reduksjon i CO₂-utslipp før 2030

I "Sjøkart for Grønn Skipsfart" fremheves det tre hovedkategorier av tiltak som er tilgjengelig for å redusere klimagassutslipp:

- Tekniske tiltak – eksempelvis ombygging av skrog for optimalisere fremdrift og redusere energibruken.
- Operasjonelle tiltak – effektivisere f. Eks. ved å holde optimal fart (ingen endring av skipets form)
- Drivstofftiltak – erstatte fossil diesel med f. Eks. LNG, MDO, hydrogen eller strøm.

Dette er tiltak som kan settes ut i livet i løpet av svært kort tid; dersom det er politisk vilje og tilstrekkelig finansieringsmuligheter for eksempelvis opprustning av fartøy, vil det være mulig å kutte CO₂-utslipp innenfor transportnæringen i løpet av få år, da teknologien allerede er godt utviklet, og en slik satsning også vil stimulere til videre innovasjon.

Kystrederiene foreslår følgende vedtak for å få i gang omstillingen til en grønnere transportnæring:

Miljøfinansiering/Miljølån – Vi ber om at det opprettes en miljøfinansieringsordning, gjerne forvaltet av Innovasjon Norge. En slik ordning kan gjøre det enklere for rederiene å få lån til å investere i ny tonnasje. Siden eldre skip koster mer å drifte og vedlikeholde enn nye skip, er det både miljømessig gunstig og lønnsomt å skifte ut eldre tonnasje. Det er imidlertid vanskelig for rederiene å få lån til å bygge nye skip, da det er forbundet høyere risiko med all investering i ny teknologi.

Nyere brukt tonnasje fremfor nullutslippsteknologi – Vi mener at nyere brukt tonnasje som går på miljøvennlig drivstoff i stor grad bidrar til reduserte utslipp; dermed er det hensiktsmessig å stimulere til en slik omstilling så lenge nullutslippsteknologi ikke er et reelt alternativ. Da kan eldre skip gradvis fases ut. Det bør også prioriteres å få på plass en hensiktsmessig vrakpantordning.

Bruk av LNG i fremdriftssystemet – LNG bør løftes frem som en god løsning i valg av fremdriftssystem. Flere av våre medlemmer har gode erfaringer med bruk av LNG som også gir betydelig lavere utslipp.

Insentivordningen – gods fra land til sjø. Vi er i dialog med Samferdselsdepartementet om insentivordningen som skal gi tilskudd til rederi som kan dokumentere overføring av last fra lastebil til lasteskip. For at en slik ordning skal være effektiv må den være fleksibel; med det mener vi at den må omfatte all mulig last som kan flyttes fra land til sjø (paller, containere, bulk, tank m.m.), og at søknadsprosedyren må være enkel og intuitiv.

CO₂-fondet må etableres – vi mener at et CO₂-fond etter modell fra NOx-fondet vil bidra til en positiv utvikling for både miljø og næring. Vi er dermed positive til at regjeringspartiene åpnet for etableringen av et slikt fond i desember, og håper det vil bli et satsningsområde politisk.

Sjøtransport er en del av løsningen

”Sjøkart for grønn kystkraft” kommer med forslag til hvordan maritim næring kan bidra til store reduksjoner i utslipp, føre til bærekraftig vekst og verdiskapning og øke internasjonal konkurranseevne.

Studien gir med andre ord konkrete verktøy til hvordan Norge kan bidra til det felles klimaløftet som Kommisjonen foreslår. Med de teknologiske og finansielle mulighetene Norge har, ligger alt til rette for at Norge kan bli et foregangsland i den globale klimakampen.

Sjøkartet viser at den maritime næringen har et samlet budskap: sjøtransporten er en del av løsningen.

Vi håper at dere vil ta med effektivisering av transportnæringen som et viktig punkt under vurderingen av Europakommisjonens forslag.

Med vennlig hilsen

Kystrederiene