

Bergen 2. januar 2024

Høringssvar fra Kystrederiene: Norges nye klimamål for 2035

Innledning

Kystrederiene takker for muligheten til å gi innspill til regjeringens forslag om Norges nye klimamål for 2035. Som næringsorganisasjon representerer vi små og mellomstore rederier som opererer langs hele norskekysten. Våre medlemmer driver et bredt spekter av virksomheter, inkludert frakt av gods, passasjertransport og spesialiserte maritime tjenester. Disse rederiene utgjør en sentral del av norsk maritim næring, både som transportører og som en bærebjelke i kystsamfunnene. Samtidig spiller de en viktig rolle i den globale skipsfartsnæringen, som binder sammen internasjonale handelsruter og leverer essensielle tjenester for samfunn og næringsliv.

Vi anerkjenner den globale klimakrisens alvor og behovet for ambisiøse mål for å redusere utslippene. Kystrederiene støtter en overgang til lav- og nullutslippsteknologier og en omstilling til et mer bærekraftig samfunn. Samtidig ønsker vi å understreke at skipsfarten er en global næring, og at Norges klimamål må sees i sammenheng med de internasjonale rammeverkene som er etablert av EU og Den internasjonale maritime organisasjonen (IMO). For skipsfarten er det avgjørende at klimatiltak koordineres internasjonalt for å unngå konkurransevridning og sikre at tiltakene gir maksimal effekt for miljøet.

Vi ser frem til å bidra med våre erfaringer og innsikt for å sikre en balansert tilnærming som fremmer både utslippsreduksjoner og rammebetingelser som muliggjør en konkurransedyktig og bærekraftig maritim næring i Norge.

Skipsfarten som en global næring

Skipsfarten er i sin natur en global næring som binder sammen verdens økonomier og muliggjør handel og transport på tvers av kontinenter. Kystrederiene mener at norske klimamål for skipsfarten må sees i lys av de internasjonale rammeverkene som er etablert av EU og Den internasjonale maritime organisasjonen (IMO). IMO har en sentral rolle som regulator for global skipsfart og har vedtatt ambisiøse mål for utslippsreduksjoner, inkludert en 50 % reduksjon av klimagassutslipp innen 2050 sammenlignet med 2008-nivå. EU har på sin side innført klimaregler som inkluderer skipsfarten i sitt kvotesystem (EU ETS) fra og med 2024. Disse internasjonale initiativene er avgjørende for å sikre en harmonisert tilnærming som legger til rette for effektive løsninger på tvers av landegrensar.

For skipsfarten er harmonisering av regelverk og klimatiltak avgjørende for å sikre rettferdig konkurranse og unngå unødvendig fragmentering. En fragmentert tilnærming kan redusere den samlede effekten av klimatiltak ved å skape insentiver for karbonlekkasje eller flagging til land med mindre strenge krav.

Norske myndigheter bør derfor arbeide for å sikre at nasjonale tiltak er godt integrert med internasjonale reguleringer, samtidig som de bidrar til utvikling og implementering av teknologi og løsninger som støtter en global grønn omstilling. Skipsfarten er også en kapitalintensiv næring med lange investeringssykluser, og det er avgjørende at rederiene har forutsigbarhet i reguleringen for å kunne ta informerte valg om fremtidige investeringer. For å oppnå en bærekraftig omstilling er det avgjørende at tiltak som innføres nasjonalt, bidrar til å styrke – snarere enn å svekke – norsk skipsfarts konkurranseevne og posisjon i en global kontekst.

Utfordringer med norsk CO2-avgift

Den særnorske CO2-avgiften utgjør en vesentlig utfordring for norske rederier som opererer i en global skipsfartsnæring. Mens norske aktører pålegges denne avgiften, står utenlandske konkurrenter fritt fra slike ekstra kostnader når de opererer i norske farvann, ettersom de bunkrer utenfor Norge. Dette skaper en betydelig konkurransevridning som svekker norske rederiers evne til å konkurrere på like vilkår. Når særnorske regler belaster aktørene mer enn deres internasjonale konkurrenter, reduseres insentivene for investeringer i grønn teknologi og bærekraftige løsninger. Dette står i kontrast til ønsket om å fremme en grønn omstilling i skipsfartsnæringen og kan i verste fall føre til flagging ut av norsk registrering.

En ytterligere komplikasjon er problematikken rundt dobbeltbeskatning. Norske rederier omfattes allerede av EUs kvotesystem for utslipp (EU ETS), som fra 2024 også inkluderer skipsfarten. Samtidig pålegges norske rederier fortsatt den særnorske CO2-avgiften, noe som innebærer at de betaler for utslipp to ganger. Denne situasjonen er til behandling hos EFTAs overvåkningsorgan (ESA), men så lenge en avklaring ikke foreligger, blir norske rederier sittende med en uforholdsmessig stor økonomisk byrde sammenlignet med sine konkurrenter i EU og resten av verden.

Dobbeltbelastningen er ikke bare en økonomisk utfordring for rederiene, men sender også et uklart signal om norske myndigheters mål om en grønn skipsfartsnæring. Det er avgjørende at denne problematikken løses raskt for å sikre rettferdige vilkår. En ensidig belastning på norske aktører vil kunne hindre nødvendig teknologiutvikling og investeringer i omstillingen, samtidig som den kan svekke Norges posisjon som en ledende skipsfartsnasjon. Dersom Norge ønsker å fremme grønn skipsfart, må avgiftssystemet utformes slik at det belønner bærekraftige tiltak i stedet for å hemme innovasjon og investeringer. For å sikre dette bør norske myndigheter enten harmonisere avgiften med EUs kvotesystem eller legge til rette for andre kompensasjonsordninger som fremmer grønn omstilling uten å svekke norske rederiers konkurranseevne.

Rammevilkår og forutsigbarhet

Den maritime næringen står foran en omfattende omstilling for å møte de økende kravene til bærekraft og utslippsreduksjoner. Næringen er innstilt på å bidra til ambisiøse klimamål, men dette krever at omstillingen skjer parallelt med en styrking av rammevilkårene og økt forutsigbarhet for aktørene. Rammevilkårene må være stabile, rettferdige og utformet på en måte som gir aktørene nødvendig tid og økonomisk handlingsrom til å tilpasse seg nye krav. En svekkelse av rammevilkårene, enten gjennom fragmenterte reguleringer, økonomiske byrder eller uforutsigbare politiske beslutninger, vil uunngåelig påvirke omstillingsevnen negativt.

For den maritime næringen er forutsigbarhet avgjørende, da skip og tilhørende infrastruktur representerer langsiktige investeringer med levetider på flere tiår. Rederier må vite hvilke regler og krav som vil gjelde i fremtiden for å kunne gjøre informerte valg om investeringer i lav- og nullutslippsteknologi. Uforutsigbarhet kan føre til at rederier utsetter nødvendige investeringer eller velger mindre ambisiøse løsninger, noe som kan forsinke omstillingen og undergrave klimamålene.

Regjeringen må sikre at klimatiltak og støtteordninger utformes i tett samarbeid med næringen, slik at de reflekterer både ambisjonene om utslippsreduksjoner og realitetene i markedet. Tiltak som differansekontrakter, økonomiske insentiver og støtte til forskning og utvikling av ny teknologi kan spille en avgjørende rolle i å legge til rette for en bærekraftig omstilling. Samtidig må det være en

balanse mellom kravene som stilles og støtteordningene som tilbys, slik at rederiene kan møte kravene uten å miste konkurranseevne på det globale markedet.

Forutsigbarhet handler også om å unngå plutselige endringer i regelverk eller rammevilkår som kan ha betydelige økonomiske konsekvenser. Regjeringen må sikre en helhetlig og langsiktig tilnærming der alle klimatiltak og reguleringer vurderes i lys av sine samlede effekter på næringen. Bare på denne måten kan Norge styrke sin posisjon som en ledende maritim nasjon og samtidig sikre en vellykket omstilling mot en grønnere og mer bærekraftig fremtid.

Maritimt klimapartnerskap

Kystrederiene har vært en aktiv bidragsyter i det maritime klimapartnerskapet, som representerer en viktig arena for samarbeid mellom staten og den maritime næringen. Partnerskapet mangler i dag både tydelige krav til hvordan omstillingen skal skje og konkrete forpliktelser fra staten som kan sikre en forutsigbar ramme for utvikling og implementering av nye løsninger. Dette er også grunnen til at Kystrederiene til slutt ikke signerte det maritime klimapartnerskapet.

Dersom staten ønsker å realisere en grønn omstilling i skipsfarten, må det tilrettelegges for dette gjennom målrettede tiltak og tilskuddsordninger som adresserer de høye kostnadene og risikoen forbundet med investeringer i lav- og nullutslippsteknologier. Mange av løsningene som kreves for en utslippsfri skipsfart er fremdeles på utviklingsstadiet, og rederiene står overfor betydelige økonomiske utfordringer når de skal implementere ny teknologi. Staten må derfor spille en aktiv rolle i å redusere denne risikoen gjennom blant annet differansekontrakter, direkte tilskudd og støtte til pilotprosjekter som kan akselerere teknologiutviklingen og bidra til kommersialisering av bærekraftige løsninger.

Staten bør forplikte seg til å være en langsiktig samarbeidspartner som gir næringen tilgang til nødvendige ressurser, samtidig som det etableres klare retningslinjer for hvordan klimamålene skal nås. Dette inkluderer også en gjennomgang av eksisterende avgifts regimer og regelverk, slik at de harmoniserer med de overordnede målene for grønn omstilling og ikke skaper unødvendige barrierer for innovasjon og investeringer.

Teknologi og muligheter for omstilling

Den teknologiske utviklingen som kreves for en fullstendig omstilling av skipsfarten mot nullutslipp, er fortsatt i en tidlig fase. Mange av løsningene, som hydrogen, ammoniakk og batteriteknologi, er enten under utvikling eller på et pilotstadium, og det mangler infrastruktur og kommersielle forutsetninger for bred implementering. Dette gjør det utfordrende for rederiene å oppfylle ambisiøse krav innenfor realistiske tidsrammer. Derfor er det avgjørende at kravene som stilles til næringen, tar hensyn til teknologiens modenhet og tilgjengelighet, slik at aktørene har mulighet til å tilpasse seg på en kostnadseffektiv måte uten at det går på bekostning av konkurranseevne.

Staten har en nøkkelrolle i å akselerere utviklingen og kommersialiseringen av nye teknologier. Introduksjon av differansekontrakter, som gir økonomisk støtte til rederier som tar i bruk bærekraftige løsninger, kan redusere risikoen ved tidlige investeringer. Slike kontrakter kan gjøre det økonomisk mulig for aktørene å være i front når det gjelder innovasjon og grønn omstilling. Videre bør staten prioritere forsknings- og utviklingsprogrammer som støtter teknologiutvikling innenfor lav- og nullutslippsalternativer, samt etablere tilskuddsordninger som reduserer kostnadene ved overgang til ny teknologi.

I mellomtiden er det viktig å fokusere på eksisterende teknologi og løsninger som allerede kan bidra til betydelige utslippsreduksjoner. Optimalisering av drivstofforbruk, energieffektiviseringstiltak, bruk av hybride løsninger og overgang til mer miljøvennlige drivstoff, som LNG og biodrivstoff, kan være viktige skritt på veien mot de langsiktige målene for 2030 og 2035. Disse løsningene bør sees som en del av en helhetlig strategi for gradvis omstilling, der dagens teknologi brukes som en bro mot fremtidige, mer avanserte løsninger.

Regjeringen må også legge til rette for utviklingen av nødvendig infrastruktur for nye drivstoff, som bunkringsanlegg for hydrogen og ammoniakk, samt økt tilgang til ladestasjoner for batteridrevne skip. For å sikre en vellykket omstilling må det være en balanse mellom krav, insentiver og støtte til infrastruktur som gjør det mulig for næringen å ta i bruk bærekraftige løsninger.

En teknologi- og innovasjonsdrevet tilnærming til omstillingen av skipsfarten vil ikke bare bidra til å redusere utslippene, men også styrke Norges posisjon som en global leder innen grønn maritim teknologi og bærekraftig skipsfart. For å nå dette målet må staten og næringen samarbeide tett for å utvikle løsninger som både er økonomisk bærekraftige og teknologisk gjennomførbare.

Avslutning

Kystrederiene og våre medlemmer er klare til å bidra til regjeringens fornyede klimamål for 2035 og ser frem til en konstruktiv dialog med myndighetene. Våre medlemmer er allerede godt i gang med omstillingen til en mer bærekraftig fremtid, med investeringer i energieffektivisering, bruk av lavutslippsdrivstoff, og implementering av innovative løsninger. Disse tiltakene viser næringens vilje til å ta ansvar og være en drivkraft i det grønne skiftet. For at vi skal lykkes i å realisere de ambisiøse klimamålene, er det imidlertid nødvendig med et nært og forpliktende samarbeid mellom staten og den maritime næringen. En vellykket omstilling krever en helhetlig tilnærming der klimatiltak balanseres med rammevilkår som støtter konkurransedyktighet og langsiktig bærekraft. Det er avgjørende at Norge følger internasjonale målsettinger, slik som de satt av EU og IMO, for å sikre harmonisering og unngå unødvendige konkurransevriddinger.

Kystrederiene oppfordrer derfor regjeringen til å sikre forutsigbare rammevilkår, målrettede støtteordninger og tett dialog med næringen for å legge til rette for nødvendige investeringer og teknologiutvikling. Vi mener at en kombinasjon av realistiske krav, økonomiske insentiver og støtte til innovasjon og infrastruktur er avgjørende for å lykkes.

Vi ser frem til å fortsette samarbeidet med myndighetene og andre aktører for å sikre en grønnere, mer bærekraftig og konkurransedyktig skipsfartsnæring som bidrar til både nasjonale og globale klimamål. Sammen kan vi styrke Norges posisjon som en ledende maritim nasjon og samtidig møte utfordringene som klimakrisen stiller oss overfor.

Kystrederiene står klare til å gjøre vår del og bidra til en bærekraftig fremtid for norsk og internasjonal skipsfart.

Med hilsen

Tor Arne Borge
Administrerende direktør
(elektronisk signert)

Karsten H. Sprenger
Seniorrådgiver politikk, analyse og samfunnskontakt
(elektronisk signert)