



TOE
MGK02902

Oslo, 14. mai 2002

Stortingets Utenrikskomite
Stortinget

Stortingets Energi- og miljøkomite
Stortinget

Deres ref.

Vår ref.

SKIPSFARTENS ROLLE I KLIMAPOLITIKKEN – KONF. ST. MELD. 15 OG ST.PRP. NR. 49

1. Innledning

Norges Rederiforbund har merket seg Regjeringens ambisjoner slik de er formulert på side 42 i Stortingsmelding nr 15:

"Regjeringen vil jobbe aktivt for innføring av internasjonalt harmoniserte virkemidler for å redusere utslippene fra internasjonal luft- og sjøfart som i dag ikke er ilagt CO₂-avgift, og ikke omfattet av Kyotoprotokollens kvantitative forpliktelser".

Vi viser også til side 43:

"Norge arbeider aktivt for å begrense utslippene også fra internasjonal sjøfart. Reduksjon av klimagasser fra skipsfarten er prioritert av IMOs miljøkomite og det arbeides med å utarbeide en klimastrategi. Arbeidet med å utarbeide virkemidler for å kunne redusere skipsfartens klimagassutslipp vil ta lang tid. Holdningen i IMO er at det er størst villighet til å etablere et frivillig regime som et første steg. Vitale spørsmål som mål for utslippsbegrensninger, fordeling av utslipp til de enkelte landene, og eventuell tilknytning til Kyoto-mekanismene har ikke blitt drøftet inngående i IMO".

Norsk skipsfart forholder seg til klimapolitikken ut fra to ambisjoner:

- Vi ønsker å bidra til Regjeringens offensive klimapolitikk.
- En offensiv klimapolitikk faller godt sammen med norsk rederinærings mål om å fremme kvalitetsskipsfart med høy sikkerhets- og miljøstandard.

Norsk rederinæring er en ledende internasjonal aktør. Kravet til internasjonal konkurransedyktighet gjør det helt avgjørende å basere det norske regelverket på internasjonale krav gjennom FNs maritime organisasjon IMO og at rammebetingelsene for øvrig er tilsvarende de andre europeiske skipsfartsland har.

Tidligere utredninger viser at man mest effektivt kan nå de ønskede mål i klimapolitikken med markedsbaserte ordninger.

Skipsfarten står for i underkant av to prosent av de menneskeskapte utslippene av klimagasser. På grunn av næringens internasjonale karakter er den - som luftfarten - ikke omfattet av Kyotoprotokollens regelverk for det enkelte land.

Allerede i 1997, ved undertegnelsen av Kyotoprotokollen, forpliktet i-landene seg til å arbeide for "begrensninger eller reduksjoner" i skipsfartens utslipp gjennom IMO. Med ratifikasjonen av klimaavtalen vil forventningene om tiltak i skipsfartsnæringen øke.

Vi ønsker i denne forbindelse å legge vekt på følgende forhold:

- Vårt bidrag internasjonalt gjennom IMO, og hensiktsmessige nasjonale tiltak, for å få til en reduksjon av utslipp av klimagasser fra internasjonal skipsfart.
- De utfordringer som vi står overfor innenfor forskningen på området, herunder
 - et konkret prosjekt for utvikling av "Det CO₂-frie skip";
 - hva som skal til for at det vil være økonomisk interessant for norske rederier å satse på bruk av naturgass som drivstoff i skipstransport; og
 - hvordan en infrastruktur for forsyning av gass i norske havner bør utformes.

2. Pådriver i IMO

Sammen med norske myndigheter har Norges Rederiforbund vært pådriver i forhold til IMOs arbeid. Forbundet ønsker å bidra til et internasjonalt regime der skipsfarten tar sin del av ansvaret for å stabilisere de globale utslippene av

klimagasser. En proaktiv holdning følger av norsk skipsfarts miljøprofil, og øker samtidig Norges innflytelse på utformingen av et fremtidig regelverk. Konkret har Norge blant annet medvirket til at IMO har fått utarbeidet en egen studie om klimagassutslipp.

Under klimaforhandlingene i Marrakech sist høst presenterte Norges Rederiforbund en studie utført på forbundets initiativ av forskere ved MARINTEK, DNV og ECON. Studien ga en vurdering av hvordan utslippene kan begrenses gjennom forskjellige tekniske, operasjonelle og markedsbaserte tilnærminger – og konkluderte med at det finnes teoretiske muligheter for å redusere utslippene fra sektoren med opptil 40 prosent under visse forutsetninger.

Studien fremholder at frivillige tiltak, slik som miljøindeksering kombinert med insentivordninger er positive tiltak, men har relativt begrenset effekt. På samme måte er man skeptisk til en CO₂-avgift på bunkersolje fordi en slik skatt lett kan unngås. Dessuten er innsamling og fordeling av slike inntekter svært problematisk. Mest tro har forskerne på at næringen på sikt kan kobles til den internasjonale klimaavtalens mekanismer for kvotehandel gjennom et system for klimakreditter. Med *kvotehandel* mener vi handel med kvoter som er tildelt på bakgrunn av en forpliktelse. Handel med *utslippskreditter* består i at rederier kan selge karbonkreditter ved å gjennomføre utslippsreducerende tiltak på skip, utover det som er en forutsatt norm. En slik karbonkreditt kan i sin tur selges til virksomheter på land som har utslippsforpliktelser i Kyotoprotokollen. På den måten bidrar virksomhetene på land til mer kostnadseffektive utslippsreduksjoner til sjøs fremfor selv å gjennomføre egne tiltak.

For å bidra til ytterligere konkrete innspill i IMO-prosessen, har Rederiforbundet i disse dager tatt initiativ til oppstart av en videreføring av det tidligere prosjektet som vil studere utslippstandarder, indeksering av skip i forhold til klimagassutslipp og markedsmekanismer.

3. Forsøksordning for karbonkreditter i skipsfarten

Utredningene har vist at internasjonal skipsfart kan bidra effektivt til å nå de ønskede mål i klimapolitikken gjennom markedsbaserte ordninger, der virksomheter på land bidrar til mer kostnadseffektive utslippsreduksjoner til sjøs fremfor selv å gjennomføre egne tiltak. Måten dette kan gjøres på er som nevnt ved at næringen på sikt kobles til den internasjonale klimaavtalens mekanismer for kvotehandel gjennom et system for klimakreditter.

En av utfordringene ved etablering av et slikt handelsregime er at etterspørselssiden i markedet må bli stor nok til at handel med kvoter/kreditter kan komme i gang. I FNs maritime organisasjon IMO arbeides det med å definere internasjonale standarder for utslipp av CO₂ for ulike skipstyper, for derigjennom å legge til rette for slik handel.

Norske myndigheter kan stimulere denne utviklingen ved etablering av en forsøksordning. Forsøksordningen skal åpne et karbonkredittmarked for norske rederier som ønsker å iverksette utslippsreducerende tiltak. Disse karbonkredittene selges i markedet til bedrifter og andre som trenger utslippskvoter for å oppfylle sine forpliktelser.

Utviklingen av et slikt opplegg vil være krevende når det gjelder systemer for dokumentasjon og omsetning. Vår tilråding overfor Stortinget er at man anmoder Regjeringen om å utrede forsøksordninger basert på disse prinsipper i samarbeid med rederinæringen.

Ut fra Norges høye ambisjoner innenfor klimapolitikken, vår situasjon som stor oljeproducent og posisjon som ledende skipsfartsland, bør vi gå i spissen for utviklingen på dette området.

4. Forskning og utvikling - anvendelse av brenselcelleteknologi på skip

I St.meld. nr 54 (2000-2001), ble det lagt frem et forslag om innføring av et nasjonalt kvotesystem koblet til kvotesystemet under Kyotoprotokollen fra 2008. Samarbeidsregjeringen foreslår å forsere innføringen av et nasjonalt kvotesystem slik at det trer i kraft fra 2005.

Hovedmålet med et tidlig kvotesystem er å få utløst ytterligere kostnadseffektive tiltak i Norge. I den forbindelse er det relevant å orientere om hva Norges Rederiforbund nå gjør for å utløse slike kostnadseffektive tiltak nasjonalt og bygge videre på vår internasjonale markedsposisjon som ledende skipsfartsnasjon.

I samarbeid med norske og europeiske samarbeidspartnere har Rederiforbundet etablert forskningsprosjektet Fuel Cell Technology in Ships (FCSHIP) for maritim anvendelse av brenselceller. Prosjektet ledes av forbundet, og delfinansieres av EU. I to år vil seks norske partnere samarbeide med en rekke europeiske partnere for å legge grunnlaget for videre utvikling på brenselcelleteknologi for skip i Europa.

Frem til i dag har ingen klart å bruke brenselcelleteknologi kommersielt i skipsfart. Å realisere en visjon der hydrogen har en fremtredende plass som energibærer i maritim sektor innebærer et teknologisk sprang, som bør kunne la seg gjennomføre på lengre sikt. Det krever helt nye løsninger, etablering av regelverk for sikker anvendelse, ny kompetanse i alle deler av næringen, samt ny infrastruktur for distribusjon av brennstoffet. I dette ligger visjonen om "det CO₂-frie skip".

Miljøvernministeren er orientert om prosjektet, og han deler også næringens forventning om at prosjektet skal bidra til å gjøre Norge til storeksportør av maritim miljøteknologi og sette norsk skipsfart i miljøtoppen. Til tross for at prosjektet har fått betydelig økonomisk støtte fra EU, har Norges Forskningsråd ennå ikke bidratt økonomisk eller på annen måte. Dette illustrerer at det eksisterer et misforhold

mellom myndighetenes ønske om å styrke forskningen for utvikling av miljøvennlig energiteknologi og dagens realiteter.

5. Nærmere om bruk av naturgass

På kortere sikt, og teknologisk mulig, er anvendelse av naturgass som brennstoff for skip. Dette er et tiltak som vil gi betydelige miljøgevinster, og som nå prøves ut hos norske rederier. Utslipp av nitrogenoksider reduseres med dette tiltaket med 90 prosent, CO₂ utslipp reduseres med 20 prosent, og utslipp av svovel og partikler elimineres.

På dette området er det norske maritime miljø ledende i verden. Teknologien er på plass, et norsk regelverk er på plass, og erfaringer er vunnet. Videre utvikling avhenger av at en infrastruktur for gassforsyning kommer på plass i norske havner, og her har myndighetene en viktig rolle å spille.

I forhold til spørsmålet om hvordan en infrastruktur for forsyning av gass i norske havner bør utformes, viser vi til konklusjonene i en studie utført av SINTEF, MARINTEK og NTNU, som blant annet ble referert i Dagens Næringsliv 18. mars 2002. Under den åpne høringen i Stortingets energi- og miljøkomite 19. april ble det fra komiteens side reist spørsmål om vi var enige i studiens konklusjon når det gjaldt det økonomisk forsvarlige i å investere i en gassrørledning i Norge før 2010.

Så langt vi har brakt på det rene viste studien blant annet at transport av gass på skip er mest rasjonelt, og at markedet for gass ikke er stort nok til å forsvare investering i en gassrørledning.

Vi har ingen grunn til å betvile denne konklusjonen. I vår forrige høringsuttalelse til klimameldingen fremmet vi det syn at det er et åpenbart behov for å etablere en infrastruktur for gassforsyning til skip i norske havner. En slik infrastruktur er en nødvendig forutsetning for at skip skal kunne bruke naturgass i større utstrekning, og transport av gassen på skip vil fungere svært godt både fordi det er rimelig i forhold til alternativet, og fordi infrastrukturen vil kunne etableres raskt.

Videre er det etter vår oppfatning naturlig at myndighetene spiller en aktiv rolle i etableringen av en forsyningskjede for naturgass, siden det ikke kan forventes at noen enkeltaktører vil gjøre dette på egen hånd.

6. Tilrådinger - oppsummering

De nasjonale utfordringene til myndighetene i forhold til at skipsfarten skal kunne bidra til reduserte utslipp av klimagasser omfatter spesielt å:

- bidra til at så mye gods som mulig transporteres på kjøl

- bevilge tilstrekkelige forskningsmidler for utvikling av brenselcelleteknologi til bruk i skip
- legge forholdene til rette for forsyning av gass i norske havner
- gå inn for at norsk internasjonal skipsfart kan engasjere seg i handel med klimakreditter.

Norges Rederiforbund foreslår derfor at Stortinget fatter følgende vedtak:

- Stortinget fatter et konkret vedtak om å utrede etablering av en forsøksordning for utvikling av et marked for maritime karbonkreditter.
- Stortinget fatter beslutning om å utrede etablering av infrastruktur for forsyning av gass i et nærmere angitt antall havner.

Med hilsen
NORGES REDERIFORBUND



Rolf Sæther
Adm. direktør

Kopi: Stortingets Næringskomite
Statsråd Børge Brende, Det Kgl. Miljøverndepartement
Finansminister Per-Kristian Foss, Det Kgl. Finansdepartement
Statsråd Ansgar Gabrielsen, Det Kgl. Nærings- og handelsdepartement