



Fraktefartøyenes Rederiforening

Fraktefartøyenes Rederiforening er en interesseorganisasjon for 270 fartøy med ca. 2500 sjøfolk. Rederiene er hjemmehørende langs hele kysten og betjener kystnæringene og norsk næringsliv.

Høringssvar - Sett pris på miljøet (NOU 2015:15)

Viser til høringsbrev fra Finansdepartementet av 9. desember 2015 (ref.: 15/5418).

Fraktefartøyenes Rederiforenings (FR) svar følger under. FR er en landsdekkende arbeidsgiver- og interesseorganisasjon som representerer 110 rederi med 270 medlemsfartøy. De fleste av våre medlemmer er registrert i NOR, men vi har også medlemmer registrert i NIS og med utenlandsk flagg.

Innledning

Våre medlemmer må i sine investeringer tenke langsiktig. Levetiden til et fartøy kan være 40-50 år, og kostnadene ved å investere i nybygg er store. Stabile rammebetingelser er derfor svært viktig.

Når investeringene er i en slik størrelsesorden, er det svært viktig å ha gode og langsiktige støtteordninger. Vår næring er en viktig brikke for å få redusert utslippene av miljøskadelige stoffer, og dermed for å realisere det grønne skiftet. Både Enova, Innovasjon Norge og NOx-fondet er her viktige aktører. Ny og miljøvennlig teknologi krever nye og innovative løsninger. NOx-fondet har vært en utløsende faktor for å kunne realisere nybygg. I tillegg har også mange andre tiltak, i varierende omfang og størrelse, fått støtte fra fondet. NOx-fondet fungerer.

I dag står transportsektoren for 31 prosent av de norske klimagassutslipp. For å legge opp til samme nivå som EU, er målet å redusere CO₂-utslippet per 1990 med 40 prosent innen 2030. For Norges del betyr dette at dagens klimagassutslipp fra transportsektoren må halveres innen 2030.

Med rette forutsetninger, kan vår sektor her være en viktig bidragsyter.

Avgifter eller frivillige avtaler..?

At den miljøskadelige aktiviteten skal prises på riktig måte er utvalget viktigste budskap. Det kan være et teoretisk økonomisk blindspor. Avgifter er neppe det mest kostnadseffektive virkemiddelet. Utvalget skriver også at andre virkemidler må til.

Til tross for at utvalget medgir at frivillige avtaler er nødvendige, sier de også at de prinsipielt mener at avgift er et bedre virkemiddel enn avtaler når det gjelder NOx og SO₂. Dette er vi sterkt uenige i. Ved bruk av avgift alene vil våre medlemmer få sterkt

svekket økonomi. Det svekker muligheten til å gjennomføre tiltak, også de rimelige. Derfor vil ikke bruk av avgift gi kostnadseffektiv gjennomføring, slik utvalget alltid forutsetter. Når svært høy avgift må benyttes for å nå miljømål, slik utvalget argumenterer for, vil utslippsreduksjoner skje ved nedleggelser av rederi/bedrifter og mer tungtransport på landeveien. Mange kan ikke overleve med særnorske kostnader i sterk internasjonal konkurranse. Vår næring er her intet unntak.

Slike effekter av miljøavgifter unngår samfunnet ved å velge miljøavtaler som virkemiddel. Både verdiskaping, arbeidsplasser og utvikling av nye miljøteknologiske løsninger, slik som bruk av rensing (SCR), LNG-drift, batterier eller landsstrøm til skip har stort omfang i Norge som følge av miljøavtalen om NOx.

Mange rederi har valgt alternative drivstoff nettopp pga miljøhensyn. Vi mener et avgiftssystem må favorisere de som gjør det riktige.

NOx-fondet

Av rapporten fremgår det at selv kraftig økte miljøavgifter og andre tiltak med et totalt omfang på 25 til 30 milliarder kroner årlig, bare vil kunne redusere utslipp av klimagasser i 2030 med 1 til 2 mill. tonn CO₂ eller under 3 %. Det er ikke imponerende og langt fra tilstrekkelig i forhold til hva som må gjøres frem mot 2030.

Til sammenligning har tiltak finansiert fra NOx-fondet hatt som bieffekt at utslipp av klimagasser er blitt redusert med 0,5 mill. tonn CO₂ årlig. Utslipp av NOx er redusert med 30 000 tonn så langt. Det er 20 % av Norges totale utslipp på 145 000 tonn i 2014. NOx-fondet bruker i snitt 0,7 mrd. kroner i støtte til tiltak i året.

Vi mener derfor at

- NOx-fondet har vært en suksesshistorie når det gjelder utslippsreduksjon.
- Miljøavtaler, herunder NOx-avtalen, er et kostnadseffektivt virkemiddel som evner å oppnå resultater raskere og i større omfang enn ved bruk av avgift alene.
- Særaggifter svekker bedriftenes konkurranseevne og norsk næringsliv generelt. Miljøavtaler bidrar til det motsatte og oppnår samtidig større miljøforbedringer.
- En ny avtale må derfor på plass så snart om mulig, slik at den virker fra 1.1.2017. Dette kan ikke understrekes nok.

CO₂-avgift

Under utvalgets anbefalinger (bl.a. i punkt 6.2.7) argumenteres det for økte CO₂-avgifter for klimagassutslipp. Utvalget mener at reduserte satser og fritak fra eksisterende avgifter oppheves, og det ilegges CO₂ – avgift på nivå med det nye, generelle avgiftsnivået for klimagassutslipp, herunder gass til innenriks sjøfart.

Dette mener vi er feil retning, og kan i verste fall virke konkurransevridende dersom avgiften bare skal gjelde i Norge. Vi har erfaring fra dagens system med CO₂-avgift på marine diesel for fartøy i innenriks sjøtransport – dette er en konkurranseulemppe i forhold til fartøy som kan bunkre avgiftsfritt i utlandet og gå på norskekysten med avgiftsfri diesel. Vi fraråder ordninger som svekker konkurranseevnen til NOR-registrerte fartøy.

Samtidig er det mest miljøvennlige alternativet for frakt av gods i dag sjøveien. Uansett hvor gammelt fartøyet er, så er det et mye mer miljøvennlig alternativ å frakte gods sjøveien enn med lastebil. Et NOR-registrert stykkgodsfartøy kan i dag ta lasten tilsvarende rundt 100 lastebiler, mens større fartøy i europeisk fart kan erstatte rundt 300 lastebiler. Og det betyr mye, spesielt når det kommer til utslippsreduksjon, men også veislitasje, støy og sikkerhet langs veiene.

Forslag om å avvikle statlige transportkjøp

Grønn skattekommisjon foreslår å avvikle statlig transportkjøp på sjø i våre nordligste fylker. Dette bekymrer. I 2013 gikk containerskipet Tege med gods i Nord-Norge for siste gang. Vi mener det er viktig av distriktpolitiske og miljømessige hensyn at staten bidrar til å opprettholde et minimum av tilbud der hvor markedet ikke oppnår kritisk masse på egenhånd. Dette vil også føre til mer transport med lastebil i nord. Her bør både jernbane og sjø ses i sammenheng, slik at man oppnå gode kombinerte transportløsninger.

Veien videre

Samarbeid mellom aktørene i bransjen og staten bidrar til utslippsreduksjoner. Dette har vi gode erfaringer med. NOx-fondet har vært en viktig driver til reduserte utslipp, og til utvikling av ny teknologi.

Vi mener at utvalget legger til grunn en overdrevent tro på at avgifter alene er løsningen. Dette vil føre til at mange rederi vil få svekket økonomi. Når svært høy avgift må benyttes for å nå miljømål, slik utvalget argumenterer for, vil utslippsreduksjoner skje ved nedleggelse av rederi/bedrifter eller redusert aktivitet, som igjen vil føre til økt press på veinettet. Det kan ikke være en ønsket utvikling.

Vennlig hilsen
Fraktefartøyenes Rederiforening


Siri Hatland
Adm. dir.


Kenneth Erdal
Næringspolitisk rådgiver