Norges Rederiforbund
Norwegian Shipowners' Association

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

Deres ref.	Arkiv/Saksnr.	Oslo	LCT
15/5418-1	130/15/00021-4	8. mars 2016	564

Høringsuttalelse - NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet - Rapport fra grønn skattekommisjon

Norges Rederiforbund viser til høringsbrev datert 9. desember 2015, vedlagt utredning NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet.

Som største og viktigste globale transportform mellom kontinentene har skipsfarten et ansvar for å bidra til å sikre en bærekraftig utvikling og et godt miljø. Mellom 80 og 90 prosent av verdens varetransport fraktes på kjøl. Utvikling av større og mer effektive fartøy, teknologiske forbedringer og nyskaping, samt optimalisering av prosedyrer om bord har allerede gjort skipsfarten langt mer miljøvennlig enn for bare et par tiår siden. Høye internasjonale krav til operasjon og drift av skip vil føre til ytterligere miljøgevinster i årene fremover.

Morgendagens vinnere i det internasjonale markedet må kunne tilby energieffektive og klima- og miljøvennlige løsninger. Flere av Norges Rederiforbunds medlemmer er allerede internasjonale foregangsaktører for miljøvennlig skipsfart. En rekke banebrytende konsepter er utviklet og under utvikling. Dette er et resultat av en unik innovasjonskraft i den norske maritime klyngen. Eksempler på dette er den pågående utviklingen av gassdrevne energieffektive lavutslippsmotorer, nye skrog- og propelldesign, bruk av gass, batterier og brenselceller.

De senere årene har Norges Rederiforbund basert sitt miljøarbeid på et sett av prinsipper utarbeidet innenfor UN Global Compact. Dette er FNs globale nettverk for bedrifter og organisasjoner som ønsker å arbeide med samfunnsansvar og bærekraftig bedriftspraksis. Gjennom tilslutningen til nettverket har vi sluttet oss til tre grunnprinsipper for miljøarbeidet:

- Støtte en «føre vår» tilnærming til miljøutfordringene
- Ta initiativ for å fremme et større miljøansvar
- Stimulere til utvikling og bruk av miljøvennlig teknologi

Norges Rederiforbund har en offensiv og ambisiøs miljøvisjon. Målet er at norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft. Veien mot nullutslipp er krevende og lang, men det er ingen som er bedre rustet til dette enn norske

BOKS 1452 VIKA
NO-0116 OSLO
RÅDHUSGATEN 25
T. +47 22 40 15 00
F. +47 22 40 15 15
NO 971 436 190
POST@REDERI.NO
WWW.REDERI.NO
NÆRINGS- OG ARBEIDSGIVERORGANISASJON
FOR SKIPSFART OG OFFSHORE ENTREPRENØRER

skip og rederier. Som en av verdens mest moderne skipsfartsnasjoner er vi stolt av å gå foran som gode forbilder også ved å kutte klima- og miljøskadelige utslipp.

Skipsfarten er en svært globalisert næring. Skip kan designes, finansieres, bygges, utstyres, flagges og bemannes over hele verden. Alle segmenter er eksponert for hard internasjonal konkurranse. Derfor er det avgjørende at skipsfarten reguleres med internasjonale lover og regler som er like for alle aktører, uansett hvilket land fartøyet opereres fra eller hvilket flagg skipet fører. Norges Rederiforbund er kritiske til reguleringer basert på regionale initiativ, ettersom slike reguleringer vil medføre risiko for uheldig konkurransevridning og sette miljøarbeidet til side. Vi mener det heller må prioriteres å arbeide for å få på plass ambisiøse internasjonale regelverk. Hovedfokuset må være å støtte globale tiltak for bedre energieffektivitet og reduksjon av utslipp til luft og sjø gjennom FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

Utviklingstrekkene peker i retning av at markedet frem i tid trolig vil være langt mer miljøbevisst enn dagens marked og nye reguleringer vil stille høyere krav til miljøaspektet knyttet til produkter. Det er grunn til å tro at fremtidige markeder vil etterspørre bærekraftige løsninger og mer miljøvennlige skip, og at kundene i større grad enn nå ønsker å assosieres med miljøvennlighet og bærekraftighet. Miljøvennlig skipsfart må derfor lønne seg. Myndigheter i alle land, også bedrifter der det offentlige har betydelige eierandeler, har viktig ansvar for å gå foran og etterspørre miljøvennlig skipsfart, samt sikre et forutsigbart, robust og internasjonalt miljøregelverk.

1 Klima – utslipp av CO_2

Utslipp av CO_2 er den viktigste årsaken til global menneskeskapt oppvarming og klimaendringer. Det synes klart at drivstoff for skip fortsatt vil være basert på fossile energikilder i mange år. Imidlertid vil vedtatte reguleringer føre til at det fossile drivstoffet vil bli stadig renere og dyrere og vi vil se en markant økning i bruk av lavsvovel tungolje, marin dieselolje, marin gassolje, biogass og flytende naturgass (LNG), sammen med utviklingen av renseteknologier.

Det jobbes både internasjonalt, regionalt og nasjonalt for å begrense utslipp av klimagasser. Skipsfarten var først ute med bindene globale utslippsreguleringer på tvers av en hel industrisektor. Det skjedde gjennom et vedtak i IMO i 2011, om regulering av utslipp av klimagasser fra internasjonal skipsfart.

IMO-vedtaket medførte at nye skip bygges i tråd med en Energy Efficiency Design Index (EEDI), som setter en grense for utslipp på transportarbeid utført med skip (CO_2 pr. tonn/nautisk mil). Alle skip skal også ha en Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). SEEMP er utviklet av industrien selv, og innebærer at skipet skal ha en skriftlig plan som redegjør for de tekniske og operasjonelle tiltak fartøyet skal følge for å fungere mest mulig energieffektivt.

Norges Rederiforbund anser at EEDI og SEEMP i seg selv *ikke* er tilstrekkelig for å nå de ønskede utslippsreduksjonene, og er derfor av den oppfatning at IMO-vedtaket må følges opp av en markedsbasert mekanisme som setter en prislapp på utslipp av CO_2 utover grensene fastsatt i de globale reguleringene. Norges Rederiforbund mener at et avgiftssystem er den markedsmekanismen som mest effektivt sikrer at målet om utslippsreduksjon fra skipsfarten oppnås. Avgiften bør samles i et internasjonalt fond der midlene gjøres tilgjengelig for forskning og utvikling på klimatiltak innen skipsfarten og egnede reduksjonstiltak på andre områder.

Norges Rederiforbund er derfor enig med grønn skattekommisjon i at det er uheldig at det ennå ikke er innført et system for prising av klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart, og at det bør arbeides videre med sikte på å innføre et *globalt* prisingssystem.

Det skjer også en pågående utvikling av forskjellige bunkerstyper og kvaliteter. Bruken av gass, både naturgass og biogass, utvikles i flere segmenter og vil trolig representere en betydelig del av skipsfartens bunkersforbruk i fremtiden. Norges Rederiforbund anser bruk av gass som en viktig kilde til renere energi i årene fremover. Norske myndigheter har ved flere anledninger gitt uttrykk for en tilsvarende posisjon, og har uttrykt en strategisk målsetting om å få norsk og europeisk skipsfart til i størst mulig grad å legge om fra tradisjonelt drivstoff til gass. Forskning viser at for eksempel flytende naturgass, LNG, som drivstoff på skip vil eliminere partikkel- og svovelutslipp, redusere CO_2-utslipp med 15-20 prosent og NOx-utslippene med 90 prosent. Anvendelsesområdene vil i hovedsak være innenfor energi- og transportsektoren. LNG er allerede, og kan fortsatt være, et viktig bidrag for å sikre miljøvennlige ferger og en grønnere nærskipsfart, som igjen vil bygge opp under prinsippet om å flytte gods fra land til sjø.

Den norske maritime klyngen har et sterkt fokus på bruken av LNG og har tatt en ledende rolle internasjonalt i henhold til sertifisering, drift og operasjon. For å øke bruken av gass må det imidlertid eksistere en kritisk masse gassdrevne skip som etterspør gass som bunkers fra leverandører i de havnene de anløper. I dag er det for eksempel kun et begrenset antall havner som leverer tjenester innenfor bunkring, lagring og distribusjon av LNG. Dette fører også til at rederier vegrer seg for å investere i LNG-motorer fordi det er begrensede muligheter til å bunkre i havnene, samtidig som potensielle LNG-leverandører ikke vil investere i anlegg fordi det ikke er tilstrekkelig etterspørsel etter LNG fra skipsfarten.

Grønn skattekommisjon har anbefalt at det gjeldende fritaket for CO_2-avgift for gass til innenriks skipsfart og offshorefartøy oppheves, og at det ilegges avgift på nivå med det nye generelle avgiftsnivået for klimagassutslipp. Norges Rederiforbund er sterkt uenig i dette, og mener at fritaket for CO_2-avgift for gass bør videreføres, da det gir et viktig incentiv til å gå over til gass som bunkers for nærskipsfartsflåten og offshorefartøy.

2 Ren luft – utslipp av SOx og NOx

Det er et stort fokus verden over på luftforurensning fra skipsfarten, og særlig i befolkningstette og bynære områder. Norges Rederiforbund jobber kontinuerlig med å begrense utslipp til luft fra skipsfarten. Vi ønsker ambisiøse globale bestemmelser som må kunne kontrolleres og dermed etterleves av skipsfarten hvor enn skipene måtte befinne seg.

Forurensning fra skip reguleres internasjonalt gjennom IMOs miljøkonvensjon MARPOL; «International Convention for the Prevention of Pollution From Ships». Bestemmelsene i MARPOL gjelder alle skip over 400 bruttotonn, alle faste og flyttbare plattformer samt flytende og nedsenkbare innretninger.

I 2008 vedtok IMO strengere globale regler for å begrense utslipp av blant annet SOx og NOx. Innenfor områder hvor særskilte hensyn til utslipp blir ansett som nødvendig, er grensene ytterligere skjerpet (såkalte «Emission Control Areas»).

Norges Rederiforbund støtter de nye utslippskravene som ble vedtatt i 2008. De strenge kravene vil føre til betydelige reduksjoner i utslippene fra skipsfarten, og bidra til å bedre miljøet for mennesker og samfunn.

Utover internasjonale krav til utslipp av nitrøse gasser, har Norge gjennom signering av Gøteborgprotokollen i 1999 forpliktet seg til å redusere sine nasjonale NOx-utslipp. For å klare å innfri forpliktelsene ble NOx-fondet etablert i 2008. NOx-fondet er næringslivets eget initiativ for å redusere utslippene. Innbetaling til fondet erstatter statlige NOx-avgifter, og bedriftene som deltar kan søke om støtte til utslippsreduserende tiltak. NOx-fondet har vært avgjørende for næringen for å få tilskudd til å gjennomføre reduksjonstiltak.

Grønn skattekommisjon mener prinsipielt sett at avgift er et bedre virkemiddel enn frivillige avtaler. Utvalget anbefaler derfor at bruken av miljøavtaler, herunder avtalen for NOx evalueres før nye avtaler inngås.

Norges Rederiforbund er helt uenig med grønn skattekommisjon i at avgift prinsipielt sett er et bedre virkemiddel enn frivillige avtaler. Avtaler har vist seg å fungere svært godt på flere områder. Miljøavtalen og NOx-fondet er et godt eksempel på dette, som på en svært effektiv måte har bidratt til at Norge har nådd sine mål om nasjonale NOx-reduksjoner i Gøteborg-protokollen. I tillegg har NOx-fondet vært et viktig insentiv for utvikling og innovasjon av miljøvennlige løsninger for å redusere utslippene fra skipsfarten. Norges Rederiforbund mener derfor NOx-fondet er et svært viktig og vellykket tiltak, og vi vil arbeide for at ordningen videreføres også etter 2017. Vi mener også, i motsetning til kommisjonen, at tilsvarende ordninger kan benyttes også når det gjelder andre områder hvor man ønsker utslippsreduksjoner.

Videre mener Norges Rederiforbund det må gjennomføres en nasjonal satsning på landstrøm. Dette vil medføre at flere skip som anløper norske havner vil ha et system om bord som tillater tilførsel av elektrisk kraft fra land. Det norske avgiftssystemet må derfor innrettes på en måte som gir insentiver til bruk av landstrøm.

3 Fra land til sjø

Over 70 prosent av jordens overflate er dekket av vann, og sjøtransport er klodens overlegent viktigste transportvei. Omkring 80 til 90 prosent av verdens varestrømmer mellom kontinentene og omkring 40 prosent av innenlands godstransport går sjøveien.

Gjennom flere tiår har det vært bred politisk enighet om å flytte mer av godstransporten fra landeveien til bane og sjø. På tross av tydelige politiske mål har utviklingen gått i feil retning. Godstransport på vei har befestet og styrket sin stilling.

Norges Rederiforbund mener det vil være et betydelig nasjonalt miljøtiltak å legge bedre til rette for å flytte godstrafikk fra vei til sjø. Dette gjelder særlig store bulklaster og større volumer av containere og stykkgods som ikke har en tidskritisk faktor knyttet til seg. Norge har naturgitte forutsetninger for å utvikle fremtidens miljøvennlige og bærekraftige transportløsninger basert på nærskipsfart. I tillegg har vi en maritim næring som har lang erfaring i å løse krevende transport- og logistikkoppdrag internasjonalt. Vår lange kystlinje bør kunne tjene som inkubator for tekniske løsninger som siden kan eksporteres og gi globale ringvirkninger.

Økt sjøtransport representerer en løsning på Norges utfordringer på samferdselssektoren. Ett skip i nærskipsfart kan løfte mellom 200 og 400 trailere av veien. Og totalt kan 300 000 lastebiler flyttes av veiene, dersom overføringspotensialet utnyttes fullt ut. Flytting av last fra land til sjø vil også redusere antall ulykker og skadelige miljøutslipp, redusere køer og slitasje og frigjøre kapasitet for fremtidsrettede og miljøvennlige transportformer på veinettet.

Sjøtransporten har få begrensninger når det gjelder kapasitetsutnyttelse, og det er relativt lave kostnader knyttet til utbygging av infrastruktur sammenliknet med andre transportformer. Likevel taper sjøtransporten markedsandeler sammenlignet med godstransport på vei.

For å lykkes med å flytte gods fra vei til sjø, må sjøtransportens konkurranseevne styrkes i forhold til andre transportformer. Dette innebærer at det må etablereres en langt mer helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til sjøtransportens infrastruktur enn det vi ser i dag. Departementer, fagetater og direktorater må i større grad samarbeide for å lykkes med å hente ut potensialet i sjøtransporten. Videre må hele gebyr- og avgiftssystemet knyttet til transporten gjennomgås. Brukerfinansieringen av sjøtransportens infrastruktur må reduseres kraftig slik at sjøtransportens konkurransekraft styrkes sammenliknet med landtransport. Fremtidens gebyr- og avgiftssystem må understøtte de politiske målsettingene. Vi trenger gode virkemidler for å fremme miljø- og klimavennlig transport. Innføring av vrakpantordning for eldre skip for å stimulere til en mer moderne og miljøvennlig flåte og en «økobonus» til vareeiere som velger sjøtransport fremfor landevei er eksempler på konkrete tiltak.

Hele systemet for trafikkavviklingen til sjøs – inklusive havnene og lossystemet – må målrettes, effektiviseres og moderniseres. Fra å være rene trafikkterminaler og omlastningspunkter, bør en håndfull havner bli nasjonale knutepunkter og drivere for næringsvekst og regional utvikling.

Norges Rederiforbund mener at grønn skattekommisjon sine anbefalinger i liten grad tilrettelegger for en slik omlegging – og enkelte av anbefalingene vil hindre at mer gods fraktes til sjøs. Dette gjelder for eksempel anbefalingene om en særskilt avgift på utslipp fra skip i havneområder, samt at gjeldende avtale om kjøp av sjøtransporttjenester på kystruten Bergen-Kirkenes erstattes av en ordning med målrettet kjøp på enkeltstrekninger. Vi etterlyser derfor en grundigere analyse av hvordan avgiftssystemet kan tilrettelegge for at mer godstransport flyttes fra land til sjø.

4 Forskning, utvikling og innovasjon

Få bransjer er like utsatt for konkurranse og endringer i markedsforutsetningene som skipsfarten. Det er evnen til å ligge i forkant av utviklingen som har gjort at norsk skipsfart, og den øvrige maritime næringen, har lykkes gjennom generasjoner. En unik innovasjons- og verdiskapingsevne kjennetegner den norske maritime næringen. Samtidig vil det være naivt å basere seg på at den norske næringens unike innovasjonsevne ikke kan kopieres av andre. Vi beholder ikke forspranget uten vilje til å satse og investere. Vi må være best både på kunnskap og innovasjon om vi skal beholde vårt globale forsprang. Behovet for nyskaping er i dag større enn noen gang, og nye maritime løsninger må utvikles for å møte fremtidens krav til energieffektivitet og til miljøvennlighet.

Forskning, utvikling og innovasjon i den maritime næring realiseres i dag hovedsakelig gjennom initiativer fra næringen selv og støtte fra nasjonale forskningsprogrammer. Flere av Rederiforbundets medlemmer bidrar stort til miljørettet forskning og utvikling. For at Norge skal opprettholde posisjonen som en maritim stormakt, og være en foregangsaktør for miljøvennlig skipsfart, mener Norges Rederiforbund at Norge trenger en nasjonal forskningspolitikk med tydelig prioriterte satsingsområder, og som legger til rette for langsiktig og helhetlig forskning basert på samfunnets og næringens behov. Norske myndigheter må også legge til rette for innovasjonskraft og nyvinning i den maritime næring. Dette inkluderer økt satsing og økte bevilgninger til støtteordninger for teknologiutvinning og innovasjon.

På denne bakgrunn mener Norges Rederiforbund at et viktig element i en grønn skatteomlegging er en betydelig satsning på miljørettet forskning, utvikling og innovasjon.

***

Norges Rederiforbund står selvsagt til disposisjon dersom det er ønskelig med ytterligere kommentarer eller utdypinger til ovenstående.

Med hilsen
Norges Rederiforbund
Lars Christian Tønder
(Sign.)