



**KYSTVERKET**  
HOVEDKONTORET

Finansdepartementet

Deres ref.: Vår ref.: Arkiv nr.: Saksbehandler: Dato:  
2016/159-7 421 Elisabeth Voldsund Andreassen 8.3.2016

### Høring - NOU 2015:15 Sett pris på miljøet

Vi viser til høringsbrev fra 09.12.2015. Uten en storstilt overgang til ny teknologi og nye typer drivstoff vil det være nærmest umulig å oppnå tilstrekkelig store kutt i klimagassutslippene i transportsektoren innen 2030. Dette vil også ha en positiv effekt for utslippene av NOx, SOx og sot fra sjøtransport. Overgangen forutsetter teknologiutvikling, økt tilgjengelighet og reduserte kostnader knyttet til bruk av lav- og nullutslippsløsninger.

En betydelig andel av alle innenriks fartøy bør være lav- eller nullutslippsfartøy innen 2030. Det inkluderer fiskefartøy, ferger og andre passasjerfartøy, offshore supplyskip og fraktefartøy. Et raskt skifte innen teknologi og drivstoff vil være krevende for sjøtransporten, og i noen tilfeller vil det innebære oppgraderinger i eksisterende flåte og nyinvesteringer. Et skips operasjonstid er 20-30 år, noe som kan gjøre det utfordrende med en rask omlegging.

I tillegg må det gjøres et betydelig løft innen infrastruktur for bunkring av miljøvennlig drivstoff, ladetilgang og landstrøm. I plangrunnlaget fra transportetatene til Nasjonal transportplan 2018-2029, er det tatt til orde for at havnene utvikles til energiknutepunkt for miljøvennlig drivstoff og teknologi.

### Utvalgets forslag

Den foreslåtte omleggingen av skattesystemet til i større grad enn i dag å skattelegge uønsket adferd vil skape insentiver til en mer bærekraftig transportsektor i et langsiktig perspektiv. Det vil også gi en mer helhetlig innretning av virkemidler.

Men frem mot 2030 er det svært viktig at virkemidler som bidrar til en rask utvikling iverksettes. Utvalgets rapport synliggjør i for liten grad om forslagene som er skissert vil gi nødvendig handlekraft til bransjen.

I tillegg synes det i liten grad gjort rede for hva forslagene har å si for innretningen av person- og godstransport innenriks og utenriks. Konkurranssevridningseffekter mellom de ulike transportformene og ikke minst mellom konkurranseutsatte deler av hver enkelt

#### Kystforvaltningsavdeling

|                      |                                             |           |               |            |                    |
|----------------------|---------------------------------------------|-----------|---------------|------------|--------------------|
| Sentral postadresse: | Kystverket<br>Postboks 1502<br>6025 ÅLESUND | Telefon:  | +47 07847     | Internett: | www.kystverket.no  |
|                      |                                             |           |               | E-post:    | post@kystverket.no |
| For besøksadresse se | www.kystverket.no                           | Bankgiro: | 7694 05 06766 | Org.nr.:   | NO 874 783 242     |

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

transportform bør uredes nærmere. Eksempelvis kan en økning i CO<sub>2</sub>- avgiften slå ulikt ut på norsk innenrikstrafikk avhengig av bunkerskostnadens andel av totalkostnaden ved den virksomheten som bedrives. En geografisk differensiering av NOx- avgift vil også kunne virke konkurransevidende mellom havner og konsekvensene bør utredes nærmere.

Man kan også se for seg at en økning i CO<sub>2</sub>- avgiften vil favorisere skip som seiler mellom utenlandske og norske havner, fremfor innenriks trafikk. Store deler av sjøfarten er internasjonal og reguleres gjennom FNs sjøfartsorgan IMO. I den sammenheng er det viktig at nasjonale reguleringer ikke virker konkurransevidende.

Støtteordninger gjennom NOx -fondet, Enova og Innovasjon Norge har vært og er viktig for å stimulere sjøtransporten i en mer bærekraftig retning. Særlig NOx- fondet har vært en suksess for maritim sektor. Gjennom slike frivillige ordninger betaler forurensere for miljøskade, samtidig som midler kommer tilbake i form av støtte til nødvendige omlegginger. Det bør vurderes å videreføre NOx- fondet ut over 2017, og om en slik ordning kan utvides til å omfatte CO<sub>2</sub>.

Offentlige anskaffelser bør brukes aktivt til ressurseffektivisering, nyutvikling og innovasjon. Statens vegvesens miljøkrav til ferger har hatt betydelig effekt på utviklingen innen teknologi og drivstoff. Eksempelvis vil Hurtigruten med sine mange anløp langs kysten i tillegg ha et potensial for å bidra til økt etterspørsel etter lade- og bunkringsinfrastruktur.

Med hilsen

Arve Dimmen  
fungerende kystdirektør

Sven Martin Tønnessen  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*