

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Bergen, 22. desember 2016

Høring – rapport fra regjeringens ekspertutvalg for Grønn konkurransekraft

Vi viser til Klima- og miljødepartementet brev av 8. november d.å. vedr. ovennevnte, og takker for muligheten til å gi våre innspill. Kystrederiene representerer nærmere 300 skip i nærskipsfart, hovedsakelig engasjert i norsk kystfart. Vi snakker om fleksible fartøy, tilpasset fart på norskekysten, som kan anløpe alt fra merder og mindre kaier i distriktene til store havner. Våre medlemmer finner man langs hele norskekysten, og de er viktige aktører i nærskipsfarten.

«Det Grønne skiftet» er blitt en del av bevisstheten til de fleste av oss. Folk flest ønsker å være mer miljøvennlige i hverdagen, sette mindre spor og bidra til at klimaforandringene blir mindre ubehagelige. Dette er også noe den maritime næringen er veldig bevisst. Det er blitt mer fokus på sjøvegen som miljøvegen, og det jobbes fra ulike hold på å flytte gods fra veg til sjø.

Sjøvegen er miljøvegen

Gods som blir fraktet på sjø er et miljøtiltak i seg selv, og godsmengden som blir fraktet sjøvegen er i dag betydelig. Og dette til mye lavere utslipp enn alternativene. Tall viser at sjøtransporten står for 50 prosent av alt innenlands transportarbeid, og om lag 80 prosent om man inkluderer transport til kontinentet (prosjektet «Bred samfunnsanalyse – gods» i regi av transportetatene). Norskekysten har en naturgitt infrastruktur med stor fleksibilitet og potensiale. Miljøfordelene er klare, både i form av redusert trafikkpress, ulykker, slitasje på vegnettet og i rene utslipp.

Kostnadsstrukturen for last som går sjøveien skiller seg fra transport på land pga at den er basert på at næringen selv betaler for infrastrukturen. Vårt syn er at en sjøbasert infrastruktur også må finansieres over statsbudsjettet på linje med andre transportformer. Dette vil føre til at mer last vil finne sjøveien.

Grønn konkurransekraft - hva skal til..?

Som tidligere nevnt, er det et miljøtiltak i seg selv å sende gods sjøvegen. Dette selv om godset blir sendt med skip som går på tradisjonelle drivstoff. En av grunnene er at skipene går på miljøvennlig marine diesel og ikke bunkers. En annen er at sjøtransport gir stordriftsfordeler – skipene har stor kapasitet og kan føre mer gods med mindre utslipp. Samtidig kan utslippene gå ytterligere ned med investeringer i nye fremdriftssystem. Så hvilken tiltak må gjennomføres for å få dette til..?

- **Miljøfinansiering/miljølån**

Eldre skip koster mer å drifte og vedlikeholde enn nye skip med moderne fremdriftssystem. Det er derfor ikke bare ett miljøtiltak å fase ut eldre tonnasje, men også ett tiltak som sikrer effektiv og lønnsom drift. Men et nytt skip av en viss størrelse kan fort koste fra 60 millioner kr. og oppover. Det er klart at det skal store finansielle muskler til for å klare dette. Samtidig, ved investering i ny teknologi, løper rederiet en større risiko sammenlignet med tradisjonell teknologi. Dette påvirker tilbudet fra bankene. *Vi ber derfor om at det opprettes en miljøfinansieringsordning, gjerne forvaltet av Innovasjon Norge. En slik ordning kan gjøre det enklere for rederiene å få lån til å investere i ny tonnasje.*

- **Nyere brukt tonnasje versus nullutslippsteknologi**

Det er stort fokus på morgendagens teknologi – nullutslippsteknologi. Men våre medlemmer har selvsagt fokus på hvilken teknologi som er tilgjengelig i dag. Vi mener derfor at investeringer i nyere, brukt tonnasje er et miljøtiltak i seg selv. Slik får man faset ut den eldste tonnasje til en lavere kostnad. Dette er også noe vi har spilt inn i arbeidet med vrakpantordningen. *Vi mener at nyere brukt tonnasje som går på miljøvennlig diesel i stor grad bidrar til reduserte utslipp.*

- **Bruk av LNG i fremdriftssystem**

Flere av våre medlemmer bruker i dag LNG, og har gode erfaringer med det. Dette er teknologi som gir betydelige lavere utslipp. *Vi mener derfor at LNG må løftes frem som en god løsning ved valg av fremdriftssystem. Vi opplever i dag at dette ikke er tilfelle.*

- **Incentivordningen – gods fra land til sjø**

Vi er i disse dager i dialog med Samferdselsdepartementet om incentivordningen som kom inn på årets statsbudsjett. Denne ordningen skal gi tilskudd til rederi som kan dokumentere overføring av last fra lastebil til lasteskip. Dette er noe vi er veldig positive til! For å få dette til, er det viktig med en viss fleksibilitet. Med dette mener vi bl.a. at incentivordningen må omfatte all mulig last som kan flyttes fra land til sjø (paller, containere, bulk, tank m.m.), og at søknadsprosedyren blir enkel og intuitiv.

- **NOx-fondet er en suksess!**

Rett og slett! Fondet har bidratt med en betydelig utslippsreduksjon, og har med dette vist seg som et svært viktig tiltak. *Det gleder oss derfor veldig at budsjettforliket mellom regjeringspartiene i desember åpnet for etablering av et CO2-fond etter bilde av NOx-fondet. Dette støttes 100%!*

Et innblikk i vår medlemsmasse – hvordan bidrar nærskipfarten..?

Fraktenæringen representerer både tradisjoner og høyteknologiske løsninger.

Stykkogdsbåter fører last på paller og i containere, store kolli og partigods. Våre medlemmer har skip som kan levere stykkogds over hele landet. Båtene er svært manøvreringsdyktige, og kan derfor også legge til ved mindre kaianlegg.

Spesialutstyrte skip for **bulktransport** utfører viktige oppgaver for entreprenørbransjen, veibygging, vedlikehold og en del industri. Sektoren er en viktig brikke i vedlikehold og oppbygging av infrastrukturen i landet, og oppdragsmengden fremover ser ut til å øke betraktelig. Skal det bygges en vei, om det så er en 4-felts motorvei eller en skogsvei, så leverer våre medlemmer små eller store kvantum. Sektoren etterlever strenge sikkerhetskrav fra bransjen, og det jobbes kontinuerlig med fornyelse av flåten.

Tankflåten frakter oljeprodukter i distribusjon og til bunkring av skip. En del av flåten er også spesialisert på vegetabiliske og animalske oljer, herunder ensilasje m.m. Flåten til våre medlemmer er under stadig utvikling. I 2015 fikk Bergen Tankers ombygd et av sine tankskip, «Bergen Viking», til LNG-drift. Rederiet satser stort på miljøvennlig drift, og dette var det første tankskipet av sitt slag med LNG-drift som går langs norskekysten.

Havbruk er blitt en svært viktig næring for landet vårt, og er en del av svaret på hvordan man skal få til en økonomisk vekst som er miljøvennlig. Gjennom produksjon og eksport av sjømat, kan Norge bidra til å redusere utslippet av klimafarlige gasser.

Næringen kjennetegnes av høy kompetanse og innovasjonsevne. Det er snakk om svært avanserte skip og operasjoner der teknologien er utviklet i Norge. Dette medfører at vi sitter i førersetet og har stort potensiale til å eksportere kompetanse og miljøteknologi.

Det er her snakk om spesialbygde fartøy med høyteknologiske løsninger. I takt med en formidabel vekst i oppdrettsnæringen, har **brønnbåten** blitt en stadig viktigere del av lakseindustrien i Norge. Den norske flåten har samtidig utviklet seg til å bli verdensledende både i størrelse og innen teknologiske løsninger. 75 prosent av all oppdrettslaks i verden håndteres av norske brønnbåter. All laks og ørret som er oppdrettet i Norge er om bord i en brønnbåt 2-4- ganger i løpet av livssyklusen. Dette omfatter transport av yngel, smolt og slaktefisk, internt transport mellom lokaliteter, parasittbehandling og sortering av fisk.

Førbåtene frakter inn hele biomasseveksten (produksjonen i sjø) til oppdrettsnæringen. Dette er pr. i dag på nivå 1,6 – 1,8 millioner tonn før direkte til matfiskanleggene fra førfabrikkene. Nesten alt av denne transporten går på faste avtaler/charter med de 4 førselskapene som er i Norge i dag. Flåtestrukturen endres og 1. generasjonsfartøy med bulklevering er i ferd med å fases ut. De var moderne på slutten av 1990-tallet, og grunnen til utfasingen er for liten lastekapasitet (700-900 tonn). I 1990 var en 100 tonn flåte stort, i dag er dette blitt til 1000 tonn. Dette sier mye om utviklingen i næringen.

Servicefartøyer er en raskt voksende næring innen havbruksnæringen og en nødvendighet for at driften skal gå rundt. Flåten er i rask utvikling, og det blir i dag bygget større og mer moderne skip for å møte etterspørselen. Denne sektoren har i dag den raskest voksende medlemsmassen hos Kystrederiene. Mange mindre og større servicefartøy er i oppdrag langs norskekysten daglig. Dette er fartøy med høyteknologiske løsninger som støtter opp om en effektiv og miljøvennlig havbruksnæring. De fleste av disse løsningene er utviklet av næringen selv.

.....

Sjøtransporten er en del av løsningen

Kystrederiene var bidragsyter til innspillet fra Grønt Kystfartsprogram til Regjeringens ekspertutvalg for grønn konkurransekraft «Sjøkart for grønn kystfart».

Dette sjøkartet kommer med forslag på hvordan maritim næring kan bidra til store reduksjoner i utslipp, føre til bærekraftig vekst og verdiskaping og øke internasjonal konkurranseevne.

Sjøkartet viser at den maritime næringen har et samlet budskap: sjøtransporten er en del av løsningen.

Vennlig hilsen
Kystrederiene



Siri Hatland
Adm. dir.



Kenneth Erdal
Næringspolitisk rådgiver