Tel: 55 55 16 20
firmapost@kystrederiene.no
Besøksadresse: Nykirkeallmenningen 23, 5005 Bergen **Postadresse:** Postboks 2020 Nordnes, 5817 Bergen
www.kystrederiene.no

Bergen, 27. September 2021

Høringssvar Kystrederiene – EU kommisjonens forslag til regelverk om fremme av alternativ drivstoff i skipsfarten (FuelEUMaritime)

Kystrederiene viser til forslagene til revidert klimaregelverk som ble lagt frem av EU-kommisjonen den 14. juli 2021 i "Fit for 55-pakken", i dette tilfelle forslaget til fremme av alternativt drivstoff i maritim sektor (FuelEUMaritime).

FuelEU Maritme

Europakommisjonen la frem "The European Green Deal" i desember 2019. Det ble da varslet flere tiltak innen maritm sektor som en del av en omfattende pakke for reduksjon av klimagassutslipp. Kystrederiene har tidligere sendt inn høringssvar i forbindelse med EUs kvotesystem og innfasing av infrastruktur for alternative energibærere i transportsektoren, ettersom dette har stor påvirkning for norsk nærskipsfart. Økt produksjon, tilgang til og bruk av bærekraftig alternativt drivstoff, vil være med å sørge for reduksjon av klimautslipp, både i Norge og i EU. Det er derfor viktig at de forskjellige forslagene blir sett i en sammenheng.

FuelEU Maritime-forslaget setter en maksimumsgrense for klimagassutslipp på drivstoff/fremdriftsløsning som brukes om bord på skip som ankommer, oppholder seg eller går fra havner i EU. EU foreslår å redusere karbonintensitet i skipsdrivstoff. Det foreslås en reduksjon på -2 % fra 2025, - 6 % i 2030 osv. frem til - 75 % i 2050 - enten på det enkelte skip, i en flåte eller mellom ulike flåter. Overoppfyllelse kan med andre ord gå til å kompensere for underoppfyllelse på andre skip eller flåter. Regimet skal gjelde for skip som kommer til, seiler mellom eller forlater EU-havn. Fra 2030 må passasjerskip og containerskip bruke landstrøm hvis de ikke bruker annen nullutslippsteknologi. Forslaget skal gjelde for tilnærmet alle skip over 5000 BT, inkl. skip under tredjelandsflagg. Dette kommer altså i tillegg til EU sitt forslag om et felles kvotesystem for skip over 5000 BT. Kravene i FuelEUMaritime skal i utgangspunktet være teknologinøytrale, og det åpnes for bruk av mange typer alternative drivstoff. EU vil legge til rette for bruk av LNG som drivstoff og betegner LNG som et overgangsdrivstoff, noe Kystrederiene er enige i.

Et samlet regelverk

Norge er ett av få land som har innført egen CO2-avgift på drivstoff til skip. Først for oljeprodukter i 2010, og så for naturgass i 2018. Dette har ført til en nedgang i salget av drivstoff til skip i Norge, samtidig som analyser fra DNV viser at sjøtransporten har økt i omfang langs norskekysten. Det er derfor grunn til å tro at mange skip som opererer i norsk farvann, bunkrer avgiftsfritt drivstoff utenfor Norge. EU-forslaget, slik det nå er presentert, kan ha en positiv effekt for norsk nærskipsfart, ettersom bunkring i EU-land blir mindre lukrativt. Dessverre gjelder dette forslaget, på lik linje med EU-kvotesystem, bare for skip over 5000 BT. Det vil bety at den særnorske CO2-

avgiften vil ha en konkurransevridende effekt for norsk nærskipsfart, der majoriteten av skip er under 5000 BT og som i hovedsak bunkrer langs norskekysten.

Norge er videre ett av landene i verden med flest skip med naturgass (LNG) som drivstoff. Overgang fra olje til naturgass som drivstoff, fjerner utslippene av partikler og svovel, reduserer utslippene av NOx med 85-90 prosent og reduserer utslippene av CO2 med 20 - 25 prosent. Bruk av naturgass som drivstoff gir også mulighet til å bruke biogass som er fornybar og klimanøytral. Etterhvert som biogass blir kommersielt tilgjengelig i stort nok volum og med en tilfredstillende infrastruktur, så kan andelen biogass økes for å redusere klimagass utslippet ytterligere.

Kystrederiene mener på bakgrunn av det nevnte at det må finnes en relasjon mellom norske løsninger og løsninger i regi av EU, slik at klimatiltakene ikke virker konkurransevridende for norske rederier. Dette gjelder da selvsagt også andre klima- og miljøtiltak som vil ha en påvirkning for norsk nærskipsfart, spesielt hvor det er snakk om skip under 5000 BT.

Krav om rapportering

Forordningen inneholder bestemmelser om overvåkning og rapportering, krav til sertifisering av drivstoff, verifikasjon og håndheving, inkludert krav om bøter ved overtredelse av forordningen. Disse midlene foreslås overført til EU, og skal brukes til tiltak for bruk av mer bærekraftig drivstoff innen sektoren. Et lignende forslag har Kystrederiene også lagt frem. I forslaget betaler ikke rederiene en CO2-avgift til staten, men til et fond. Forslaget foreslår å etablere et CO2-fond etter modell av NOX-fondet. Rederier som omfattes av avtalen vil da, istedenfor en CO2-avgift, betale en tilsvarende medlemskontingent til fondet. De vil da få muligheten til å søke fondet om støtte til utslippsreduserende tiltak. Rederiene kan så søke dette fondet om midler for å gjennomføre investeringer for å oppnå lavere klimautslipp. Det vurderes at initiativet vil kunne gi europeiske aktører en konkurransefordel i omstillingen skipsfarten må gjennom, ettersom det legges opp til flaggnøytrale forslag for å unngå karbonlekkasje. Dette er i seg selv positivt, men i hovedsak i en sammenligning mellom maritim transport i EU og utenfor EU. Kystrederiene mener at det er viktig for norsk nærskipsfart at norsk- og EU regelverk sees i sammenheng, slik at et positivt forslag ikke vil ha negativ effekt for norsk skipsfart. I dag må alle skip over 5000 bruttotonn, både de som reiser internt i EU/EØS og skip som seiler til og fra EU/EØS, årlig rapportere drivstofforbruk og utslipp under EUs regelverk om overvåking, rapportering og verifikasjon av drivstofforbruk og utslipp (lMRV-regelverket). Skip som er mindre enn 5000 bruttotonn er ikke pålagt å rapportere forbruk og utslipp, men de er pålagt å ha en energieffektivitetsplan som skal brukes som et verktøy for å redusere energibruken. Spørsmålet er også om klimagevinsten for de mindre skipene er for liten i forhold til den administrative byrden det innebærer å måtte forholde seg til et marked med kjøp og salg av utslippstillatelser.

Virkemiddel-apparatet må oppgraderes

Til slutt er mange av de myndighetsgitte reguleringene og virkemiddelapparatet tilpasset andre virkeligheter enn de som er nødvendig for å oppnå store utslippsreduksjoner i skipsfarten. Markedsmessig er omleggingen til utslippsfrie drivstoff en klar «hønen eller egget» situasjon. For å bygge om eller bygge nye skip tilrettelagt for landstrøm og eventuelt lading, må det være infrastruktur på plass i havnene. For å bygge infrastruktur i havnene, må det være skip som kan bruke den. Samtidig er det også viktig at det satses på en standardlisering av denne infrastrukturen, slik at skipene ikke risikerer å måtte investere i forskjellige løsninger for å kunne benytte seg av tilbudet i de forskjellige havnene. Norge bør ta en ledende rolle i internasjonal sammenheng, slik at løsningene norske rederier velger, også kan brukes i utenlandske havner.

Alle aktørene i kjeden er i varierende grad underlagt – direkte eller indirekte – offentlige reguleringer og virkemidler. I tillegg er utbygging av infrastruktur i havner påvirket av både nasjonale og lokale myndigheter. Kystrederiene ønsker derfor å samle ansvaret i et statlig departement, som i tillegg til å legge til rette for en riktig innfasing av alternative energibærere, også legger til rette for å utføre politiske vedtak for å faktisk overføre mer gods fra vei til sjø. Godsoverføringen i seg selv er allerede et klimatiltak som vil sette fortgang i å nå klimambisjonen innen 2050.

Konklusjon
Kystrederiene positiv til at det etableres et klimaregelverk som gjelder for EU. Dette gjelder både kvotesystemet og maksimumgrensen som er foreslått for de forskjellige fremdriftsløsningene. Men det er da viktig at det norske regleverket blir sett i relasjon med det som blir vedtatt i EU og i IMO, slik at klimatiltakene ikke svekker konkurransekraften eller er konkurransevridende for norske rederier og norsk nærskipsfart.

Kystrederiene gjør oppmerksom på at den særnorske CO-2 avgiften sannsynligvis vil medføre en utilsiktet konsekvens, ettersom både kvotesystemet og FuelEU-maritime forslaget begge gjelder for skip over 5000 BT, hvor CO-2 avgiften gjelder for alle skip som bunkrer i Norge.

Med vennlig hilsen

Tor Arne Borge
Adm. dir.
Kystrederiene
(sign.)

Karsten H. Sprenger
Næringspolitisk rådgiver
Kystrederiene
(sign.)