

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep. 0030 Oslo

Deres ref. 21/2526

Oslo
27. september 2021

Høringsuttalelse – Europakommisjonens forslag til regelverk om fremme av alternativt drivstoff i skipsfarten

Norges Rederiforbund viser til høringsbrev datert 16. august 2021, vedlagt høringsnotat med Europakommisjonens forslag til regelverk om fremme av alternativt drivstoff i skipsfarten (FuelEU Maritime).

Norges Rederiforbund er den ledende arbeidsgiver-, beredskaps- og interesseorganisasjon for norsktilknyttede rederivirksomheter. Våre 130 medlemmer har 1 800 skip og rigger verden over.

Transportsektoren og skipsfart er pekt ut som viktig for å nå målene i Paris-avtalen. Norges Rederiforbunds medlemmer har vedtatt en svært ambisiøs klimastrategi. Målet er at norske rederier skal redusere sine klimagassutslipp med 50 % per enhet innen 2030 og ha en klimanøytral flåte fra 2050. Våre medlemmer skal kun bestille skip med nullutslippsteknologi fra 2030. Den maritime næringen står derfor overfor en stor omstillingsprosess som også gir store muligheter for utvikling og innovasjon av nye teknologier og arbeidsplasser.

Norges Rederiforbund støtter EUs arbeid med grønn omstilling av skipsfarten. Skal omstillingen fungere må det finnes konkurransedyktige alternativer til fossilt brensel. Slike alternativer eksisterer ennå ikke blant annet for store transatlantiske skip. Utviklingen av alternative teknologier innen maritim næring kan derfor bli fremskyndet gjennom en satsing på FoU. Den maritime næringen har lenge etterlyst en bredere satsning på FoU innen grønn skipsfart.

I henhold til forslaget vil skip som ikke overholder grensene for maksimal klimagassintensitet i drivstoffet måtte betale straffegebyr. De innsamlede midlene vil være knyttet til EUs innovasjonsfond, men det er ikke klart hvordan det skal sikres at skipsfarten og dens aktører får tilgang til disse midlene. For å sikre en effektiv overgang til nye drivstofftyper og -teknologier, vil det være avgjørende at en andel av midlene til innovasjonsfondet øremerkes til teknologiutvikling og innovasjon innen maritim transportsektor.



Norges Rederiforbund understreker at det er viktig at regelverket gir gode incentiver til en rask, grønn omstilling i skipsfarten. Forslaget beskriver en mulighet for å samle fartøyene i og mellom rederier for å kunne oppfylle begrensningskravene som helhet. Systemet, der fartøyer som ikke klarer seg godt, kan balanseres mot fartøy som overpresterer, presenteres i forslaget som en måte å stimulere til utvikling og overprestasjon. Systemet er imidlertid frivillig og forutsetter at redere gjennom forretningsmessige avtaler kan bli enige om vilkår for salg og kjøp av overskudd eller underskudd på utslipp fra enkeltskip. Til tross for at det foreløpig er uklart i hvilken grad systemet vil fungere som et effektivt verktøy, fremstår mulighetene for å samle fartøyer som en potensielt verdifull del av forslaget som både vil gi fleksibilitet samt stimulere til overgangen til lav- og nullutslippløsninger i skipsfarten.

EUs Fit-for-55-pakke består av mange elementer og den samlede administrative byrden for selskapene bør holdes så lav som mulig. I tillegg til eksisterende overvåkings-, rapporterings- og verifiseringssystemet (MRV) for utslipp fra maritim sektor innen Europa, foreslår FuelEU Maritime initiativet et eget rapporterings- og verifiseringsregime. Et slikt nytt, separat rapporteringssystem bør unngås. All informasjon som er nødvendig for implementeringen av FuelEU Maritime bør integreres i EUs eksisterende MRV-system for å minimere administrative byrder og kostnader for skip og rederier.

Forslaget omfatter krav om at passasjerskip og containerskip skal bruke landstrømforsyning (OPS) når de ligger ved en europeisk havn i mer enn to timer. Kravet gjelder ikke dersom havneinfrastrukturen ikke er tilgjengelig eller ikke er kompatibel med skipsutstyr. Imidlertid utløper dette unntaket i slutten av 2034. Hvis havnen ikke har lagt til rette for tilkobling til landstrøm i tråd med regelverket, blir det dermed rederen og ikke havneieren som blir bøtelagt. Norges Rederiforbund mener dette er urimelig gitt at dette er beslutninger reder ikke kan råde over og vi mener reguleringen vil være mer effektiv og at incentivene for utvidelse ville øke hvis sanksjonen ble rettet mot havneieren istedenfor rederen, alternativt at unntaket ikke utløper i 2034.

Vi understreker også at det må være samsvar mellom kravene som foreslås stilt til skip i forslag til regelverk om fremme av alternativt drivstoff i skipsfarten (FuelEU Maritime) og de krav som stilles til havner i direktivet om innfasing av infrastruktur for alternative energibærere i transport (AFID). For oss fremstår det som om kravene per nå ikke er avstemt på flere viktige punkter. Blant annet synes kravet til bruk av landstrøm i FuelEU Maritime å gjelde for alle anløp over to timer i alle havner, mens kravet til installering av landstrøm i havner (AFID) i hovedsak gjelder kun TEN-T havner.

Norges Rederiforbund mener at FuelEU Maritime bør være på linje med kommisjonens forslag til revidert fornybar energi Direktiv (RED), som tar sikte på å fremme opptak av renere drivstoff og fornybart energikilder i hele økonomien. Der hvor FuelEU Maritime gjør drivstoffbrukeren ansvarlig for overholdelse av grensene for maksimal klimagassintensitet i drivstoff, ligger hovedansvaret under RED hos drivstoffleverandørene i EU. Den ansvarlige enheten bør være den samme under de to forslagene og ansvaret for å oppfylle drivstoffstandarden under FuelEU Maritime bør flyttes til EUs drivstoffleverandører. Det vil hjelpe FuelEU Maritime og RED til å jobbe sammen mot økt bruk av fornybart drivstoff i maritim sektor.

FuelEU Maritime forskriften foreslås videre å gjelde for 50% av energi brukt av fartøyer i trafikk til og fra havner utenfor EUs jurisdiksjon. Et virkeområde utover EU, hvor redere står



ansvarlige, kan by på betydelige utfordringer. Blant annet vil det være vanskelig å håndheve behovet for å sertifisere at drivstoffet oppfyller EUs bærekraftkriterier. I forbindelse med forslaget om å gjøre EUs drivstoffleverandører ansvarlige for drivstoffstandarden bør dermed også forskriftens geografiske virkeområde være begrenset til reiser innad i EU.

Avslutningsvis: norsk skipsfart har interesser i flere andre deler av EUs Fit-for-55-pakke, og Norges Rederiforbund vil bidra med innspill i de andre høringene som Regjeringen nå gjennomfører parallelt. Vi oppfordrer Regjeringen til å se disse i sammenheng og gå i dialog med oss om detaljene. Vi er opptatt av at forslagene spiller sammen, ikke skaper unødig administrasjon, og bidrar til den omstillingen vi ønsker oss.

Norges Rederiforbund står gjerne til disposisjon dersom det er ønskelig med ytterligere kommentarer til ovenstående og ser frem til fortsatt godt samarbeid.

Med hilsen
Norges Rederiforbund

Helene Tofte
Direktør Internasjonalt Samarbeid & Klima