

Høringsuttalelse fra Kystrederiene Høring – Forskrift om alternativt drivstoff

Viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet 5. Mai 2021.

Kystrederiene takker for anledningen til å bidra med innspill og kommentarer til forslaget. Vår organisasjon representerer en stor og sammensatt gruppe som daglig bruker farvann og havner langs hele Norges kystlinje.

Innledning

Kystrederiene mener det er viktig å sikre en god og fornuftig infrastruktur for alternative drivstoff til sjøtransporten. Nærskipsfarten er allerede i de fleste tilfeller et mer miljøvennlig alternativ enn veitransport, og med bedre tilgang til landstrøm og alternative drivstoff vil det legges til rette for en enda mer miljøvennlig skipsfart.

Kystrederiene er positive til økt standardisering for sjøtransporten som helhet, og da også ved utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff. Utviklingen av landstrøm har økt de siste årene, med stadig utvidete målgrupper. Dette er en utvikling som bare vil forsterke seg.

Samtidig er det svært viktig at en slik infrastruktur bygger opp under den tverrpolitiske enigheten om godsoverføring fra veg til sjø og bane. Da vil tilgjengelighet, og ikke minst pris, spille en stor rolle. Sjøtransporten må ha like konkurransevilkår mot andre transportformer. Dette er også vårt budskap gjennom vår deltakelse i Landstrømsforum gjennom Norsk Elektroteknisk Komité.

Våre medlemmer innen nærskipsfarten representerer de største havnebrukerne i landet. Det er derfor viktig at en fremtidig infrastruktur for alternative drivstoff tar høyde for mangfoldet av ulike fartøystyper innenfor denne næringen. Fartøy i nærskipsfarten spenner seg fra mindre servicefartøy til større bulk-, tank-, fôr- og brønnbåter. Disse fartøyene går langs hele norskekysten, fra de minste kaier og anløp, til de største havner.

En spørreundersøkelse sendt ut til våre medlemmer tidligere om landstrøm, viser at behovene i nærskipsfarten er svært forskjellige. Variasjonene er store, og knytter seg både til faktorer som størrelse og alder på aktuelle fartøy. For eksempel på spørsmål om hvor mye strøm (Ampere) som er ønskelig, varierte svarene fra under 63 A til over 250 A.

Våre bemerkninger knyttet til denne høringen er videre som følger:

Standarder – høyspent/lavspent landstrømanlegg

Viser til forskriftens §3 definisjoner 6), der blir landstrømforsyning definert som «*levering av elektrisitet gjennom et standardisert grensesnitt til fartøyer ved kai*». Denne definisjonen virker svært generell, og synes ikke å fange mangfoldet av fartøy som skal kunne benytte seg av landstrøm.

De tekniske spesifikasjonene refererer til IEC/ISO/IEEE 80005-1 som den gjeldende standarden for landstrøm til skip. Dette er en standard for høyspent landstrømanlegg. Vi mener at å basere seg på denne standarden kan føre til at mangfoldet av fartøy, som skal benytte landstrøm, ikke blir fanget opp.

Kystrederiene mener at en i Norge, ved utbygging av infrastruktur til alternative drivstoff, må åpne for å legge til rette for løsninger som er dimensjonert for lavspent. Dette er det klare svaret fra våre medlemsundersøkelser. Vi viser blant annet arbeidet som pågår i Landstrømforum og i JWG28 i IEC/ISO/IEEE med å utvikle ny standard for lavspentanlegg.

Landstrømanlegg utenfor standarden er viktige

Landstrømtilkoblinger utenfor standarden i Norge i dag er etterspurte løsninger blant mange ulike fartøy. Kystrederiene sine medlemmer representerer her en stor gruppe. Flere havner og kaier tilbyr landstrøm over anlegg som er tilpasset det lokale markedet. Flere av disse anleggene tilfredsstiller ikke standarden, men er viktig infrastruktur som bidrar til at fartøy kobler seg opp på landstrøm, og at landstrøm dermed blir brukt.

Kystrederiene mener at de tekniske spesifikasjonene må ivareta en fleksibilitet for å forhindre at standarden står i veien for å finne gode og fremtidsrettede løsninger for landstrøm. Kystrederiene mener at det er veldig viktig å prioritere brukervennlige løsninger tilpasset ulike fartøysgrupper. Slik sikrer man at landstrømmen også blir benyttet for nærskipsfarten.

Flytende naturgass (LNG) – avgiftsfritaket som forsvant

LNG gir 20-30 % lavere CO₂-utslipp, reduserer utslipp av NO_x med 90 % og eliminerer utslipp av svovel og partikler. I kombinasjon med batterier, biogass og hydrogen kan CO₂-utslippene reduseres ytterligere. Omlegging til LNG og LNG-hybrid har bidratt til å redusere utslippene av klimagasser med nærmere 103 000 tonn CO₂, tilsvarende utslipp fra 90 000 biler.

LNG representerer derfor et viktig alternativ til diesel frem til nullutslippsløsninger kan ruller ut i større skala. Helelektriske skip eller skip som går på hydrogen er ikke pr. i dag fullverdige alternativ.

Kystrederiene sine medlemsrederier satser derfor også på LNG for å redusere fremtidige driftskostnader. Videre er skipet en «mellomløsning» på veien mot nullutslipp i fremtiden. Med LNG-drift er skipet alle-rede klargjort for å kunne gå på bio-gass, og med noen endringer kan det også rigges for bruk av ammoniakk og hydrogen.

Kystrederiene er tydelig på at virkemiddelapparatet og de ulike støtteordningene i større grad må støtte fremdriftssystem med LNG-drift. – I og med at LNG kan ses på som en «mellomløsning» på veien mot ammoniakk og hydrogen, vil dette være svært gunstig for å redusere ut-slippene ytterligere i fremtiden. Det er mye spennende utvikling som nå skjer med drivstoff, og løsningene fremover kan også være kombinasjoner av flere drivstoff samtidig

CO2-avgift

I regjeringens klimaplan går regjeringen inn for å skjerpe CO2-avgiften til 2.000 kroner per tonn i 2030. I dag ligger avgiften på 590 kroner. En for rask opptrapping av CO2-avgiften vil få store konsekvenser for sjøtransporten. Kystrederiene anmodet derfor at CO2-avgiften må følge kvoteprisen i EU. Slik sikres et avgiftssystem som likebehandler, ikke diskriminerer norske rederi og svekker konkurranseevnen. Kystrederiene anmodet også om å etablere et CO2-fond etter modell av NOX-fondet/en forpliktende avtale om utslippskutt.

Gode løsninger for alternative drivstoff – hva må til?

Den maritime næringa tar ansvar og er i dag på vei mot mer miljøvennlige løsninger. Maritim næring er aktører i ulike programmer og klynger, som Grønt Kystfartsprogram og NCE Maritime Cleantech. Målet er klart; at Norge skal bli verdensledende på miljøvennlig og effektiv skipsfart.

Skal vi klare dette, er vi avhengige av at virkemidlene drar i samme retning.

For å få til gode løsninger for alternative drivstoff for sjøtransporten mener Kystrederiene det vil være viktig med:

- en overordnet, nasjonal havnestrategi
- samarbeid og samlokalisering av drivstoff for ulike transportformer
- gode og langsiktige rammevilkår
- avgiftsfritak på LNG og andre alternative drivstoff (som for eksempel hydrogen)
- god tilgjengelighet og konkurransedyktig pris.

Med vennlig hilsen



Tor Arne Borge
Adm. dir.
Kystrederiene

Karsten Sprenger
Næringspolitisk rådgiver
Kystrederiene
(sign.)