



Olje- og energidepartementet
postmottak@oed.dep.no

Deres ref.

Arkiv / Saksnr.
/

Oslo
1. november 2019

TS/LCT/LLE

Høringsuttalelse til forslag om åpning av områder for fornybar energi til havs og forslag til forskrift til havenergilova

Det vises til høringsbrev fra Olje- og energidepartementet 2. juli 2019.

1. VI STØTTER FORSLAGET OM ÅPNING AV OMRÅDER FOR FORNYBAR ENERGI TIL HAVS

Det er meget positivt at regjeringen foreslår å åpne områder for havbasert vindkraft. En norsk satsing på havvind bidrar til å gi reelt innhold til regjeringens store ambisjoner om at Norge skal lede an i arbeidet om å nå målene i Parisavtalen og FNs bærekraftsmål.

Norges Rederiforbunds medlemmer er kjernen og drivkraften i det norske maritime miljø. Rederiene alene skaper verdier for mer enn 80 milliarder kroner årlig. Rederiforbundets 130 medlemmer har 1 400 skip og rigger verden over, og sysselsetter over 50 000 sjøfolk og offshorearbeidere fra nasjoner verden rundt. Den norskkontrollerte flåten er verdens 5. største, målt i flåteverdi. Den norskkontrollerte offshoreflåten er verdens mest avanserte og den nest største i verden etter USA. Som en av verdens ledende skipsfartsnasjoner er Norge en pådriver for høye internasjonale standarder til den globale skipsfartsindustrien. Vi tror at de som baserer sin virksomhet på kvalitet også vil være kommersielle vinnere i fremtidige markeder.

Omsetningen i rederinæringen innenfor havvind var i 2018 på i underkant av tre milliarder kroner. Norske bedrifter leverer allerede i dag en lang rekke tjenester til utbygging av store havvindparker internasjonalt. Blant annet gjennom konstruksjonsskip, serviceskip, boligskip, kabellegging og klargjøring av havbunn. Denne kompetansen og kapasiteten har norske selskaper fordi vi allerede er ledende på de mest kompliserte maritime operasjonene innenfor offshore olje og gass. Denne kapasiteten er direkte overførbar til utvikling av fornybar energi. Maritim industri på sjø og land kan skalere og videreutvikle teknologi som kan bringe kostnadene ned.

Flytende havvind vil bidra til å erstatte sterkt forurensende kullkraftproduksjon på strømmettet både i Europa og resten av verden. Flytende havvind har også stort potensial for elektrifisering av offshore olje- og gassinstallasjoner – og dermed reduksjon av utslipp



fra dagens gasskraftverk. Flytende havvind kan videre brukes som energikilde til utvikling av havbasert oppdrett samt til produksjon av hydrogen. Hydrogen er en av de mest spennende alternative energibærerne for skip som skal seile langt. Havvindprodusert hydrogen vil være en alternativ energibærer med reelt nullutslipp. Flytende løsninger for vindkraft kan også være en avgjørende bidragsyter for etablering av hydrogentilførsel i et volum og omfang som kreves for å kunne seile interkontinentalt med store skip.

2. DET ER NØDVENDIG MED EN AKTIV HAVVINDPOLITIKK I NORGE

2.1 Regjeringen må føre en aktiv politikk som sikrer industriell satsing

Ifølge Det internasjonale energibyrået (IEA) vil det bli investert i størrelsesorden 1 000 milliarder USD i havvind frem mot 2040.

Kostnadene for vindkraft til havs har falt med mer enn en tredjedel siden 2012. En norsk havvindsatsing vil være grønn omstilling i praksis. Norges Rederiforbund har deltatt i en studie av verdiskapingspotensialet innen offshore flytende havvind. Og potensialet er stort. Analyserapporten fra Menon Economics, som ble presentert på Havvindkonferansen 16. september 2019, viser at inntil 20 prosent av det globale markedet er mulig å ta, noe som i så fall vil bety en verdiskaping på 117 milliarder kroner, og ha en sysselsettingseffekt på nærmere 130 000 årsverk frem til 2050.

For å realisere de store industrielle mulighetene innen havvind i Norge haster det med å sikre helt grunnleggende rammebetingelser i Norge for å realisere vindkraftutbygging til havs. Dette omfatter områder for utbygging av vindkraft, konsesjonsvilkår, skattemessige vilkår, øvrig regulatorisk rammeverk og incentivordninger som sikrer industriell satsing.

Norges Rederiforbund og Norsk Industri overleverte brev til statsministeren 17. september 2019, vedrørende fem grep for å utvikle havvind i Norge;

1. Etablere en klar og tydelig nasjonal målsetting for å utvikle Norge som energinasjon spesielt innenfor ny fornybar energi
2. Etablere et rammeverk og konsesjonssystem som bidrar til at vi legger til rette for en rask og effektiv utvikling av et ledende hjemmemarked
3. Etablere rammeverk som sikrer bredt aktørmangfold og markedsmessige rammebetingelser som gjør det attraktivt å investere i havvind i Norge
4. Etablere en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv på land og hav, sammen med myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av klyngen som sikrer at vi bygger opp industri, kompetanse, arbeidsplasser og eksporterbar teknologi for (flytende) havvind. Inspirasjon kan hentes fra UK Sector Deal Offshore Wind
5. Innen sommeren 2020 bør alle konsesjons- og rammevilkår være avklart fra regjering og storting.

2.2 Behov for nasjonal målsetting for å utvikle havvind i Norge

Norges Rederiforbund mener norske myndigheter bør tallfeste en målsetting for etablering av kommersiell havvindproduksjon på norsk sokkel og for norske leveranser til havvindmarkedet, sistnevnte definert som andel av totalleveranser i markedet. Vi anser et



mål på ti prosent andel for norske selskaper i det globale havvindmarkedet innen 2030 som både realistisk og ambisiøst. For å sette industrien i stand til å konkurrere internasjonalt er et aktivt hjemmemarked viktig. Et marked i Norge gjør at industrien kan industrialisere teknologi, optimalisere fabrikasjons- og gjennomføringsmodeller og utvikle effektive leverandørkjeder. Teknologien er moden. Et hjemmemarked for havvind trenger derfor å ha stor nok skala til å utløse kostnadsreduksjoner, samt være langsiktig og forutsigbart slik at norske aktører tør å satse. Vi mener at myndighetene bør ha en målsetting for norsk sokkel om tre gigawatt installert kapasitet innen 2030.

2.3 Attraktivitet og incentivordninger for kommersialisering av havvind

Dersom Norge skal ta en tydeligere rolle i endringene i energimarkedene bør vi i prinsippet gjøre det like lønnsomt å investere i fornybar energi som fossil energi. Det er derfor av avgjørende betydning at det snarlig iverksettes en midlertidig tiltakspakke som kan bidra til kommersialisering av havvind. Pakken kan forutsette at prosjektene skal ha positive ringvirkninger for norske vare- og tjenesteleverandører, og bidra til å bygge opp en norsk havvind-klynge. En tiltakspakke vil på sikt bidra til at utbyggings- og driftskostnadene går ned, slik at nye havvindprosjekter kan realiseres uten offentlige støtteordninger.

En midlertidig tiltakspakke kan bestå av ulike elementer som for eksempel en refusjonsordning for skatteverdien av utbyggingskostnader samt et offentlig finansiert havvindfond som skal sikre en minimumspris per produsert kWh.

Nærmere om refusjonsordningen

Hoveddelen av kostnadene til en havvindpark påløper i utbyggingsfasen. Disse kostnadene skal i utgangspunktet aktiveres, og det gis deretter årlige avskrivninger som kan skattemessig fradragføres. Dette innebærer at det skattemessige fradraget for utbyggingskostnadene spres utover flere inntektsår. Som følge av at det i dag er en rekke risikoelementer knyttet til havvind, så vil det for utbygger være en betydelig usikkerhet om når kostnadene vil komme effektivt til skattemessig fradrag.

Et viktig incentiv i utbyggingsfasen kan derfor være at skatteverdien av påløpte kostnader refunderes hvert år når skatteoppgjøret er ferdig (dvs. at skatteverdien av påløpte kostnader i for eksempel 2020 refunderes ved ferdigstillelsen av skatteoppgjøret høsten 2021). Når skatteverdien av utbyggingskostnadene kreves utbetalt, vil kostnadene ikke være fradragsberettigede ved fremtidige skattefastsettelser for selskapet. For utbygger av en havvindpark vil refusjonsordningen bedre likviditeten, noe som igjen vil bidra til realisering av havvindparker. Ordningen vil derfor stimulere til aktivitet og et industrielt aktørmangfold.

Nærmere om havvindfondet

Det legges til grunn at en rekke havvindparker per i dag ikke er kommersielt lønnsomme som følge av høye utbyggingskostnader og forventet strømpris (inntekt) i årene som kommer. Det er derfor nødvendighet med midlertidige tiltak som kan bidra til at havvindprosjekter likevel anses lønnsomme, og derfor blir realisert. Mulige tiltak kan enten rette seg mot utbyggingskostnadene eller inntektene (strømprisen). Det antas imidlertid at tiltak som retter seg mot inntektene (strømprisen) i større grad vil gi selskapene incentiver til



å redusere utbyggingskostnadene, og dermed øke prosjektenes lønnsomhet. Et viktig tiltak kan derfor være et offentlig finansiert havvindfond som skal sikre havvindparken en minimumspris per produsert kWh.

Et havvindfond kan gjennomføres ved at norske myndigheter forplikter seg til å overføre et beløp til fondet hvert år. Denne overføringen kan bestå av et grunnbeløp, samt for eksempel en sum tilsvarende forbruksavgift (15,83 øre/kWh) og merverdiavgift på strømmen som er produsert og levert fra havvindparkene. Dette innebærer at norske myndigheter fritar «grønn» strøm fra havvind fra to avgifter – og der forbrukerne av strømmen isteden bidrar med et beløp tilsvarende disse to avgiftene til et fond som skal stimulere til kommersialisering av havvind (i praksis gjennomføres dette ved at staten krever inn avgiftene på vanlig måte, og deretter overfører et beløp tilsvarende avgiftene til fondet, i tillegg til grunnbeløpet). Grunnbeløpet må fastsettes til et nivå som sikrer at fondet kan oppfylle sine løpende forpliktelser selv om strømprisen varierer.

Havvindparkene må rapportere inn til fondet hvor mye strøm som er produsert og levert. Fondet må deretter beregne beløpet som skal overføres til havvindparken. Beløpet skal sikre en konkurransedyktig pris – som trolig vil ligge et sted i intervallet 90-110 øre per kWh. Minimumsprisen må beregnes og fastsettes som ledd i prosjekteringen av havvindparken. Dersom for eksempel minimumsprisen er beregnet til 100 øre per kWh, så vil havvindparken med en strømpris på 45 øre per kWh få utbetalt 55 øre fra fondet for hver kWh produsert og levert (slik at inntekten for havvindparken er $45 + 55 = 100$ øre per kWh). Fondets forpliktelser overfor en havvindpark må gjelde gjennom hele dens forventede levetid, slik denne er beregnet i prosjekteringsfasen (for eksempel 25 år).

Det antas at det er mest hensiktsmessig om fondet administreres av aktører fra næringslivet med god kjennskap til havvind. Avhengig av fondets økonomiske situasjon så kan det også vurderes om det skal gis oppgaver som kan bidra til videreutvikling av kompetanse og teknologi knyttet til havvind i Norge.

2.4 Behov for finansiering med sikkerhet i tillatelser

For petroleumsnæringen har muligheten til å benytte tillatelsene som sikkerhet for finansieringen gjort det mulig for nye og mindre kapitalsterke aktører å delta i virksomheten på norsk sokkel. Rederiforbundet mener at det må utredes om det skal være en tilsvarende adgang til å benytte tillatelser etter havenergiloova som sikkerhet for finansieringen. Ordningen kan bygge på samme modell som for petroleum.

3. NÆRMERE KOMMENTARER TIL HØRINGSFORSLAGET

3.1 Åpning av nye områder for havvind

Olje- og energidepartementet foreslår å åpne Sandskallen-Sørøya Nord og Utsira Nord. Videre ber departementet om innspill på åpning av Sørlege Nordsjø II. Rederiforbundet er enig i departementets valg av områder. Etter vår vurdering gir NVEs strategiske konsekvensutredning tilstrekkelig godt kunnskapsgrunnlag til å åpne de utvalgte områdene.



Sandskallen-Sørøya Nord gir mulighet for elektrifisering av installasjoner på land. Utsira Nord har gode vindforhold og nærhet til Haugalandet som har et fremtidig kraftbehov. Området legger også til rette for utbygging i industriell skala. Sørliche Nordsjø II har også gode vindforhold og kan bygges ut i industriell skala. Siden Sørliche Nordsjø II grenser mot dansk økonomisk sone vil dette området være svært aktuelt for eksport av kraft til Europa. Rederiforbundet mener det er av stor betydning at alle de tre områdene blir åpnet for å sikre at industrien kommer raskt i gang med utbygginger i industriell skala.

Rederiforbundet mener at et godt samspill med andre interesser i havet er viktig. Vi er derfor enig i departementets vurdering av at områdene på dette stadiet ikke bør avgrenses. Dette vil sikre nødvendig fleksibilitet med hensyn til å tilpasse et konkret havvindsprosjekt til omgivelsene på best mulig måte. Gjennom god dialog i forbindelse med den prosjektspesifikke konsekvensutredningen bør departementet kunne finne løsninger som gjør at forholdet til petroleumsvirksomhet, fiskeri, miljø og andre hensyn blir godt ivaretatt.

En tydelig arealforvaltningspolitikk er viktig for å sikre industrien forutsigbarhet. Rederiforbundet mener det bør etableres en ordning som sikrer jevnlig åpning av nye områder for havvind. Dette kan bidra til å gi industrien langsiktighet og forutsigbarhet for å investere og skalere opp virksomheten.

Områder og skipstrafikk

Departementet påpeker i høringsforslaget at skipstrafikk i stor grad vil måtte unngå områder der det er etablert vindkraftverk. Norges Rederiforbund mener skipsfartens interesser også må hensyntas når nye områder skal åpnes, og at områder med vesentlige skipsaktiviteter forsøkes unngått. Dersom havvindparker skal etableres i svært skipsfartsintensive områder bør det legges til rette for en passasje gjennom parkene.

Områder og petroleumsvirksomhet

Det fremgår av høringsnotatet at etablering av vindkraft til havs, spesielt Sørliche Nordsjø I og II, vil kunne skape utfordringer for utnyttelse av petroleumsressursene i samme område. Norges Rederiforbund forutsetter at myndighetene legger til rette for å finne løsninger som tar hensyn til begge næringer og at dette skjer i nært samarbeid med aktørene og representanter for de ulike interessene.

3.2 Forskrift til havenergilova

Nasjonale ringvirkninger

Utnyttelsen av Norges energiresurser, i dette tilfellet havvind på norsk sokkel, må komme hele Norge til gode. De virkemidler som brukes i etableringen av havvindnæringen som en ny næring må sikre industriutvikling og bidra til kompetansebygging i alle ledd i næringen. Rederiforbundet foreslår en formålsbestemmelse i kapittel 1 i forskriften som tydeliggjør dette. Det kan være naturlig å se hen til petroleumslovens § 1-2 annet ledd:

«[...]ressursene skal forvaltes i et langsiktig perspektiv slik at de kommer hele det norske samfunn til gode. Herunder skal ressursforvaltningen gi landet inntekter og bidra til å sikre



velferd, sysselsetting og et bedre miljø og å styrke norsk næringsliv og industriell utvikling samtidig som det tas nødvendige hensyn til distriktspolitiske interesser og annen virksomhet.»

Videre mener Rederiforbundet at nasjonale ringvirkninger og industriutvikling av norsk leverandørindustri må være et sentralt vurderingskriterium i konsesjonsprosessen. For å legitimere de virkemidler og incentiver som er nødvendige å bruke i en oppstart av en ny næring må hele næringskjeden ta del i kompetansebyggingen og industriutviklingen, ikke bare den enkelte aktør.

Nødvendig å komme raskt i gang

Dersom Norge skal ha en mulighet til å hevde seg på havvindmarkedet og opparbeide seg kompetanse i konkurranse med utenlandske aktører på det globale markedet er det nødvendig å komme i gang raskt.

Konsesjonsprosessen må bidra til - og ikke legge unødvendige hindringer i veien for - havvindaktivitet på norsk sokkel. Reglene må sikre en forsvarlig og forutsigbar prosess, men samtidig bidra til en effektiv prosess som ikke forsinker oppstart av havvindprosjekter på norsk sokkel. Slik reglene nå er lagt opp kan det ta svært lang tid fra første melding om prosjektspesifikk konsekvensutredning til bygging og igangsettelse. Totalt kan den enkelte aktør bruke syv år fra første melding. I tillegg kommer tiden myndigheten bruker. Det stilles ingen krav til myndighetenes saksbehandlingstid av melding, konsesjonssøknad og behandling av detaljplan. Derimot fremgår det av høringsnotatet at myndighetene kan ha behov for å «la ei melding liggje ei tid for å kunne sjå ulike initiativ i samheng», uten at det er sagt noe om behovet for fremdrift.

Rederiforbundet mener det bør vurderes om hele konsesjonsprosessen kan effektiviseres, for eksempel ved at større deler av konsekvensutredningen gjøres i forbindelse med åpning av områder. Videre må det stilles krav til at myndighetene skal prioritere en effektiv behandling av meldinger og søknader i konsesjonsprosessen.

Myndighetene må legge til rette for bredt aktørmangfold

Det er viktig at de regulatoriske rammebetingelsene har som formål å sikre sunn konkurranse og bredt aktørmangfold både på investor og leverandørsiden. Reglene bør sikre at små og nye aktører på markedet har en reell mulighet til å delta i konkurranse med større og etablerte globale aktører. Disse har allerede et forsprang ved å ha opparbeidet seg kompetanse fra det etablerte vindkraftmarkedet internasjonalt. Et bredt aktørbilde vil også kunne komme lokalsamfunn og det norske samfunn forøvrig til gode. Reglene må utformes med den grad av fleksibilitet som mindre og nye aktører trenger, bl.a. mulighet til å inngå i allianser underveis for å kunne gjennomføre større prosjekter og at det er rom for å gjøre endringer og justeringer basert på ny kompetanse som opparbeides.

Valg av tildelingsregime

På samme måte som innenfor olje og gass, bør havvindlisenser tildeles på grunnlag av saklige og objektive kriterier basert på søkerens tekniske kompetanse, finansielle kapasitet



og plan for utbygging av området som søknaden gjelder for. På denne måten vil vi fremme en best mulig forvaltning av havvind som vår felles ressurs.

Det finnes en del land som benytter auksjonsregimer når de skal tildele utbyggingslisenser for havvind. Argumentet er gjerne at auksjon fremmer større konkurranse mellom utbyggerne og dermed er et instrument for å redusere kostnader.

Etter vår vurdering vil et auksjonsregime favorisere store internasjonale aktører som allerede har etablert en organisasjon og har nødvendig kompetanse til å håndtere auksjonsprosesser. For mindre og nye norske aktører vil et slikt regime skape unødige, og kanskje uoverstigelige, inngangsbarrierer, noe som vil gå ut over aktørmangfoldet. Videre kan auksjoner hindre utviklingen av en norsk leverandørindustri fordi en vil møte internasjonal konkurranse fra de store aktørenes etablerte leverandører for tidlig. Dette skyldes at et auksjonsregime skaper et akutt prispress i leverandørkjeden før leverandørkjeden har rukket å bli god gjennom skala og erfaring. Dette medfører økt risiko for norske leverandørbedrifter i den forestående transisjonen i stedet for den støtten de faktisk trenger. Resultatet blir dermed at det skapes færre norske arbeidsplasser, samt at verdiskapingen og eksportinntektene blir lavere enn de ellers kunne vært.

Vi mener derfor det finnes bedre måter enn auksjoner for å forvalte vår vindressurs på. Norge har utviklet et regime innenfor olje og gass der interessentene vurderes ut ifra et sett av kvalitative kriterier som til sammen fremmer en best mulig ressursforvaltning. Det kvalitative regimet har vist seg effektivt for å legge bedre til rette for en nasjonal industriell satsning og et bredt aktørmangfold. Innenfor olje og gass har vi bygd ny kompetanse og teknologi som har skapt arbeidsplasser og verdifulle eksportinntekter – og dermed bidratt til høyere verdiskaping for bedrifter og samfunn. Dette er en modell som passer utmerket for Norge, og som andre land også har tatt lærdom fra.

Suksessen vi har hatt med anvendelsen av kvalitative kriterier innenfor olje og gass bør derfor anvendes også for tildeling av utbyggingslisenser for havvind. Dette vil legge til rette for høy verdiskaping for bedrifter og samfunn. Vi er ikke kjent med noe land som har skapt tilsvarende samfunnsøkonomiske gevinster gjennom et auksjonsregime.

Tilpasning av et allerede kjent regime vil også gjøre det mulig å komme raskt videre med det regulatoriske til en lavere kostnad enn dersom Norge skulle velge noe en ikke har tradisjon for, som for eksempel et auksjonsregime.

Konsesjonsreglene må sikre aktivitet og hindre «landgrabbing»

Det er spesielt viktig at reglene støtter opp om aktører som har reelle planer om aktivitet og ikke kun deltar for å posisjonere seg. Dette kan for eksempel være såkalt «landgrabbing», det vil si å delta i prosessen for å få enerett til et område for å sikre seg den eventuelle finansielle verdien, ikke fordi man har reelle planer om utbygging og aktivitet. Det må derfor gjøres en nøye vurdering av at det gis nødvendig tid til å søke konsesjon, utarbeide detaljplan etc. opp mot hvor lenge den enkelte aktør skal kunne hindre et område fra å bli utviklet av de andre.



Konsesjonsreglene må bidra til at de beste teknologiske løsninger tas i bruk

Reglene om konsesjonsprosessen må videre utformes med tanke på at det skjer en formidabel teknologisk utvikling på vindkraftområdet, spesielt flytende havvind. Det at prosessen vil foregå over flere år tilsier at godkjennelsene ikke bør være bundet opp mot helt spesifikke teknologiske løsninger, men at det er rom for justeringer av opprinnelige planer underveis. Reglene og myndighetenes praktisering av disse må ikke hindre at aktørene kan bruke de beste teknologiske løsningene som finnes til enhver tid.

Nødvendig med tett kontakt mellom aktører og myndigheter

I konsesjonsprosessen er det normalt nødvendig med dialog og møter mellom myndighetene og aktører for vurdering og avklaring av ulike forhold. Det er ikke foreslått bestemmelser i forskriften som regulerer dette, men forutsetter at myndighetene, OED og NVE, vil prioritere en tett kontakt med aktørene for å sikre fremdrift i prosjektene. Rederiforbundet anbefaler at det utarbeides veiledninger til konsesjonsprosessen, der det bl.a. legges opp til kontakt mellom aktører og myndigheter.

Kommentarer til enkeltbestemmelser i forslaget til forskrift:

§ 4 Utgreiingsprogram

I departementets kommentarer til § 4 i høringsnotatet (s. 13) gjøres det rede for at departementet kan ha behov for styring med eventuelle meldinger med forslag til program for prosjektspesifikk konsekvensutgreiing. Det er naturlig at departementet har et slikt behov, med når det skrives at departementet også må «kunne la ei melding liggje ei tid for å kunne sjå ulike initiativ i samanheng», synliggjør det en risiko for at prosessen kan dra ut. Rederiforbundet mener redegjørelsen i notatet bør balanseres ved å understreke behovet for en effektiv prosess som sikrer fremdrift.

§ 5 Handsamingsgebyr

Rederiforbundet støtter forslaget om et gebyr for behandling av melding med utgreiingsprogram, i stedet for en arealavgift. Et gebyr kan til en viss grad hindre meldinger som leveres inn med spekulative hensikter, samtidig som et rimelig nivå på gebyret ikke utelukker mindre og nye aktører fra å delta.

§§ 7-10 Konsesjon og detaljplan

Det er viktig at konsesjonen og detaljplanen ikke låser aktørene til løsninger som senere ikke er hensiktsmessige eller passende, f.eks. på grunn av ny teknologi eller uforutsette utfordringer. Vi antar at mindre og nye aktører vil kunne ha et større behov for å gjøre justeringer underveis enn etablerte globale aktører. Den førstnevnte gruppen er i større grad avhengig av samarbeidspartnere, både finansielt og teknologisk, og har mindre mulighet for å et helhetlig og ferdig utprøvd konsept. Det er derfor viktig at konsesjonen og detaljplanen ikke binder aktørene i større grad enn nødvendig.



Forslaget i § 10 annet ledd synes å forutsette at det er rom for endringer i og avvik fra detaljplanen. Det foreslås at disse skal meldes NVE. Det foreslås videre at NVE kan kreve søknad om endret detaljplan. Det er viktig med forutsigbarhet og at fremdriften i prosjektet sikres. Aktørene må være trygge på at ikke enhver endring medfører en ny behandling av detaljplan. Dette forutsetter en god dialog mellom NVE og aktørene underveis, og at det utformes retningslinjer for hvilke endringer som vil medføre en søkeprosess.

§ 11 Forlengelse av frister

Det er i § 11 andre ledd foreslått en bestemmelse om at brudd på fristene «kan» medføre bortfall av godkjenning av melding om utgreiingsprogram, konsesjon eller detaljplan. Det er positivt at det er en viss fleksibilitet når det gjelder fristene, da det kan være mange årsaker til at utvikling og utbygging tar lengre tid enn planlagt.

Samtidig sikrer fristene at aktører som ikke har reelle planer for utvikling ikke kan sitte på områder i lang tid. Det må derfor kun være der det er særskilte grunner til oversittelsen at den ikke skal føre til bortfall. Dette gjelder spesielt for melding med prosjektspesifikt utgreiingsprogram. Det følger av den foreslåtte § 4 siste ledd at innen to år etter at et prosjektspesifikt utgreiingsprogram er fastsatt, er det ikke adgang for andre å melde for samme område. Det betyr at en ny tiltakshaver som sender melding på samme område etter at toårsfristen er ute, kan risikere at tidligere tiltakshaver fremdeles sitter med godkjent utgreiingsprogram dersom departementet ikke positivt har vedtatt at godkjenningen bortfaller. På et så tidlig stadium i prosessen er det større grunn til å frykte «landgrabbing».

Norges Rederiforbund foreslår derfor at fristoversittelse automatisk medfører bortfall av godkjenning av melding av prosjektspesifikt utgreiingsprogram, med mindre det er innvilget forlengelse etter § 11 første ledd.

Kap 3 Erstatning til fiskere

Det er foreslått samme regler om klagebehandling og bevisvurdering ved solidaransvar ved erstatning til fiskere for krav etter havenergilova som er gjeldende for petroleumsvirksomhet. Norges Rederiforbund kan ikke se at det er gjort en vurdering av om disse reglene er egnet til bruk utover petroleumsvirksomhet uten tilpasninger. Vi etterlyser en redegjørelse for erfaring med reglene etter lov og forskrift for petroleumsvirksomhet samt en konkret vurdering av hvor egnet reglene er for vindkraft.

I § 13 foreslås det hvilke parter som skal være representert i førsteinstansbehandling av krav fra fiskere, mens det i § 14 foreslås representanter til klagenemd. Forslaget til § 14 medfører en risiko for delvis samme representasjon i første- og andre instans. Norges Rederiforbund mener det må sikres at klagebehandlingen er en reell andreinstans behandling og at samme representanter ikke deltar i begge instanser. Det bør vurderes om representantene i klagebehandlingen i stedet bør være overordnet departement, henholdsvis NFD og OED, i tillegg til for eksempel tre medlemmer som fyller kravet til dommer.

I § 16 foreslås det regulert hvordan bevisvurderingen ved solidaransvar etter havenergilova § 9-3 skal gjøres. Havenergilova § 9-3 har en spesielt lav terskel for at det foreligger



solidaransvar for konsesjonærene. Etter § 9-3 siste ledd foreligger det solidaransvar dersom skadevolder ikke kan identifiseres og skaden "kan tenkjast å vere forårsaka" av virksomheten. Norges Rederiforbund kan ikke se at det er nødvendig å regulere bevisvurderingen og mener det må være en fri bevisvurdering basert på det relevante faktum i den enkelte sak, spesielt siden beviskravet i loven er satt så lavt. De foreslåtte punktene fremstår heller ikke som helt klare. Blant annet kan det stilles spørsmål ved hvorfor «supplybåtrute» er relevant i bevisvurderingen.

3.3 Forholdet til annet regelverk og internasjonale avtaler

Det forslås at Petroleumstilsynet får ansvaret for tilsyn og utvikling av sikkerhetsregelverk for fornybar energiproduksjon til havs. Basert på den solide erfaringen Petroleumstilsynet har med arbeidsforholdene offshore fra olje- og gassvirksomhet, er det ikke unaturlig. Likevel er det åpenbare skiller mellom havvind og olje- og gassvirksomhet. Risikobildet når det gjelder olje- og gassproduksjon er et helt annet enn ved fornybar energiproduksjon. Det er derfor viktig at det understrekes at de løsninger som er valgt for olje- og gassvirksomhet ikke automatisk innføres for havvind, men at det gjøres egne vurderinger av risiko.

Det er også i dagens petroleumsregelverk gjort en ansvarsdeling der forhold som er åpenbart av maritim karakter følger maritimt regelverk, og det er Sjøfartsdirektoratet som innehar detaljkompetanse på dette området. Det bør i fremtiden være et selvstendig mål at man i størst mulig grad samordner regelverket internasjonalt for å kunne skape forutsigbare rammevilkår for en flåte som kan operere i alle markeder. Dette bør gjøres i nært samarbeid med maritime myndigheter for å unngå et "særnorsk regelverksregime" som skaper "innlåsningsmekanismer" for den flåten som skal gjøre oppdrag i dette markedet.

4. Oppsummering

Norge har et unikt utgangspunkt for å ta en større del av det voksende havvindmarkedet. Vi mener det er behov for en tydelig politisk nasjonal strategi med konkrete mål og virkemidler for å utvikle kompetanse og verdiskaping innen havvind i Norge.

Med vennlig hilsen
Norges Rederiforbund

Harald Solberg
Administrerende direktør