



Innst. 22 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:71 S (2015–2016)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Pål Farstad, Abid Q. Raja, Iselin Nybø, Terje Breivik og Sveinung Rotevatn om mål om nullut- slipp for alle skipstyper innen 2030

Til Stortinget

Bakgrunn

Følgende forslag fremmes i representantforslaget:

- «1. Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltakspakke som bidrar til at Norge kan utvikle og levere nullutslippsskip for alle skipstyper innen 2030. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en sak, på egnet måte, om hvordan Norge kan redusere sine klimautslipp fra innenriks skipsfart med minimum 40 prosent innen 2030.
2. Stortinget ber regjeringen legge strenge miljøkrav i Plan for utbygging og drift (PUD), for offshore forsyningsskip som skal operere på nye felt.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer av avgiftsregimet for havne- og farledsavgifter, slik at skip med null- og lavutslippsteknologier har et fortrinn gjennom lavere satser.
4. Stortinget ber regjeringen utarbeide en opptrappingsplan for MAROFF-programmet for å fremme forskning på mer miljøvennlige skip og drivstoff.
5. Stortinget ber regjeringen støtte opprettelsen av en Norsk Katapult-ordning, for testing av fullskala null- og lavutslippsteknologier for skip.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Per Rune Henriksen, Anna Ljunggren, Audun Otterstad og Terje Aasland, fra Høyre, Tina Bru, Odd Henriksen, Eirik Milde og Torhild Aarbergsbotten, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen og Øyvind Korsberg, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide, fra Senterpartiet, Marit Arnstad, fra Venstre, lederen Ola Elvestuen, fra Sosialistisk Venstreparti, Olivia Corso Salles, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til Dokument 8:71 S (2015–2016) om mål om nullutslipp for alle skipstyper innen 2030.

Komiteen viser til at den norske maritime næringen er blant de mest verdensledende miljøene når det gjelder utvikling av miljø- og klimavennlig maritim teknologi. Dette kommer som følge av stor kompetanse, høy kvalitet og en komplett maritim klynge som det har vært satset bevisst på over lang tid. Viljen til å ivareta klimaet og miljøet har vært helt avgjørende for utvikling av nye miljøvennlige teknologier og konsepter.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at norske redere var først ute med LNG-drevne lasteskip, elferge, hybridskip, landstrømanlegg, scrubbere, samt en rekke andre innovasjoner som reduserer klima- og miljøutslippene. Dette viser at den norske maritime næringen i generasjoner har vært pionerer i arbeidet med klima- og miljøvennlige løsninger.

Som et eksempel på dette, viser flertallet til Nor Lines i Stavanger. I 2015 satte Nor Lines i fart to

godsskip med navnene «Kvitnos» og «Kvitbjørn», som begge går på LNG. Reduksjonen i utslippene er store: 38 pst. CO₂-reduksjon, 90 pst. NO_x-reduksjon og 100 pst. SO_x-reduksjon.

Komiteen understreker behovet for at norske myndigheter bidrar i arbeidet med å stimulere til klima- og miljøvennlige løsninger for norsk skipsfart.

Komiteen viser til at viktige aktører i virke-middelapparatet for å stimulere til null- og lavutslippsteknologi er Enova, Innovasjon Norge og NO_x-fondet. En styrking av de maritimt rettede ordningene i Enova og Innovasjon Norge vil være et viktig bidrag til å stimulere til ytterligere utvikling av klima- og miljøvennlige innovasjoner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at dette gjør seg særlig gjeldende i perioder som nå, når store deler av næringen har svært lave, eller ingen, driftsmarginer som kan brukes til selv å fullfinansiere utviklingen av teknologiske innovasjoner som har til hensikt å redusere klima- og miljøavtrykket fra næringen.

Komiteen viser til at en videreføring av NO_x-fondet også vil være et viktig grep for å videreføre den næringsinitierte satsingen på klima- og miljøvennlig teknologi.

Komiteen viser til at sjøtransporten er den mest energieffektive og dermed også den mest klimavennlige transportmetoden basert på transportarbeid. Godsoverføring fra veitransport til sjøtransport vil dermed alene redusere klimaavtrykket fra transportsektoren betydelig. Komiteen viser til at det er bred politisk enighet om å legge til rette for godsoverføring fra vei til sjø og bane. Komiteen viser til at dette blant annet har kommet til uttrykk gjennom Innst. 312 S (2015–2016), der et samlet storting vedtok en rekke forslag for å styrke nærskipsfartens konkurransekraft for å stimulere til økt godsoverføring fra vei til sjø og bane.

Komiteen viser til at gjentatte rapporter, blant annet fra DNV GL og Transportøkonomisk institutt (TØI), viser at overføring av gods fra vei til sjø og bane blant annet innebærer mindre klimaavtrykk, samt lavere risiko for ulykker, skadde og drepte i trafikken. Mindre veitrafikk gir også mindre slitasje på veinettet og kapasitetsbehov som gir lavere kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. I tillegg gir mindre veitransport færre køer og andre tidskostnader som svekker næringslivets konkurranseevne.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at Stortinget har

vedtatt en felles utslippsforpliktelse med EU, der målet er at Norge skal redusere klimagassutslippene med 40 prosent innen 2030.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at skal vi nå klimamålene satt i Paris, må vi redusere utslippene våre med minst 60 pst. innen 2030.

Komiteen viser til at utbygging av landstrøm i havnene, samt overgang til mer miljøvennlig drivstoff, vil være viktige faktorer for at skipsfarten skal kunne bidra til denne måloppnåelsen.

Komiteen viser til at Norge er verdens nest største maritime offshorenasjon i antall fartøyer, etter USA. Norske rederier kontrollerer 50 flyttbare offshoreinnretninger, de fleste borerigger, og den mest avanserte og moderne offshoreflåten i verden bestående av mer enn 600 fartøyer.

Komiteen viser videre til at norsk maritim offshorenæring har en unik global posisjon. Næringen er kjennetegnet av en innovasjons- og verdiskapingsevne som har bidratt til at Norge i dag er en av verdens mest avanserte maritime nasjoner. Den norskkontrollerte flåten av skip og rigger er svært avansert og bredt diversifisert. Den norske maritime klyngen ligger helt i front når det gjelder å utvikle og ta i bruk teknologi og konsepter som bidrar til lavere utslipp og bedre miljø.

Komiteen viser til at den norske offshoreflåten har vært fremst i verden på å utvikle og implementere ny teknologi for å redusere klima- og miljøavtrykket. Blant annet var Eidesvik Rederi det første rederiet i verden som bygget en PSV drevet på LNG, da Viking Energy ble bygget på Kleven Verft AS i Ulsteinvik i 2003. Rederiet har også vært helt i front hva gjelder å ta i bruk brenselcelleteknologi og batteripakker. Skipet Viking Lady var verdens første fullverdige hybrid PSV-fartøy.

Komiteen viser til at næringen selv har en offensiv og ambisiøs miljøvisjon. Rederiforbundet har gått i front med en visjon om at norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft, som alle deres medlemmer har sluttet seg til. Komiteen mener dette er en ambisiøs visjon som norske myndigheter også bør stille seg bak, og stimulere til at blir virkelighet.

Komiteen deler Rederiforbundets nullvisjon om at maritim virksomhet ikke skal ha skadelige utslipp til sjø eller luft.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, understreker at ambisiøse nullvisjoner ikke må hindre utviklingen av nye, mer klima- og miljø-

vennlige løsninger som bidrar til å redusere utslippene på veien mot nullutslipp. Flertallet imøteser derfor alle initiativ både fra næringen, myndighetene og virkemiddelapparatet som stimulerer til økt utvikling av mer klima- og miljøvennlige løsninger.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at investeringer i kystflåten har en levetid på 20–30 år. Det er derfor viktig at målene som settes for næringen er ambisiøse, og at vi ikke stimulerer til løsninger som forsinker utviklingen mot en nullutslippsnæring.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, understreker at skipsfarten er en fullstendig globalisert næring. Norske rederier har skip og rigger på alle verdens hav til enhver tid. Dette flertallet understreker viktigheten av at de reguleringer som gjelder for norsk næring, også finner sitt motstykke internasjonalt. Dette flertallet mener det derfor er viktig at norske myndigheter tar en pådriverrolle i de internasjonale fora som fastsetter reglene for skipsfarten, og aktivt arbeider for å styrke klima- og miljøfokus.

Komiteen viser til at DNV GL har beregnet at fiskeflåten er tredje største forbruker av drivstoff i norske farvann. Komiteen mener det er viktig med incentiver som gir teknologiutvikling og fornying, og som igjen bidrar til reduserte utslipp fra fiskeflåten. Komiteen viser til at DNV GL i rapporten «Miljøtiltak for maritim sektor – Sammenstilling av grunnlagsdata om dagen skipstrafikk og drivstofforbruk» fra 2014 opplyser om at 70 pst. av fiskeflåten har motorer produsert før 2000, med en topp i motorer produsert i perioden 1985–1989. Komiteen understreker viktigheten av at det ved utskiftninger av motorer, og ved fornyelse av fiskeflåten, er incentiver som gjør det attraktivt å velge lav- og nullutslippsløsninger.

Komiteen viser videre til at Stortinget i Innst. 358 L (2015–2016), jf. Prop. 51 L (2015–2016), vedtok at «statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant». Komiteen viser til at innkjøp av tjenester med ferjer og hurtigbåter inngår i dette.

Komiteen viser til Innst. 401 S (2015–2016), jf. Meld. St. 25 (2015–2016), hvor det bl.a. sies at:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel utvikler og tar i bruk null- og lavutslippsteknologi frem mot 2030, og vurdere ulike måter for å gjøre dette mulig».

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, peker på at regjeringen har som mål å legge til rette for at LNG (flytende naturgass) som drivstoff, blir mer tilgjengelig for skipsfarten. Hydrogen anses også som et miljøvennlig og bærekraftig element i et framtidig energisystem på skip.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til vedtak XIII i Innst. 401 S (2015–2016), der Stortinget ber regjeringen legge til rette for at supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel, utvikler og tar i bruk null- og lavutslippsteknologi frem mot 2030, og vurdere ulike måter for å gjøre dette mulig.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne foreslår:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om best tilgjengelige teknologi (BAT) hva angår drivstoff og utslippsteknologi for alle supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel, samt gradvis stille krav om utelukkende bruk av lav- og nullutslippsfartøy frem mot 2030.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at grønn skipsfart er ett av fem satsingsområder i regjeringens klimapolitikk, og at bruk av mer miljøvennlig drivstoff- og energieffektive skip er en nøkkelfaktor for å løse miljøutfordringer i skipsfarten.

Disse medlemmer viser også til at regjeringen har fremmet en maritim strategi for å stimulere til vekst for norsk maritim næring og økt bruk av ny miljøteknologi og miljøvennlig drivstoff i skip. Disse medlemmer viser til at strategien inneholder krav til teknologi for lav- og nullutslipp i fergeanbud, en vrakpantordning for skip, en helhetlig plan for økt landstrøm i norske havner samt at NOx-avtalen skal videreføres etter 2017.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at grønn skipsfart, null- og lavutslippsløsninger til sjøs var tema i Innst. 401 S (2015–2016), og viser til de merknader og forslag som Arbeiderpartiet i denne saken var med på eller fremmet selv.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Innst. 401 S (2015–2016), hvor Senterpartiet i merknader og forslag gikk inn for offensiv klimaomstilling i skipsfarten.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet deler ambisjonene om at skip som opererer i norske farvann, skal ha lave miljøskadelige utslipp. Dette gjelder særlig knyttet til opphold i havn i byer som har utfordringer knyttet til luftkvalitet, i perioder der luftkvaliteten er dårlig. Disse medlemmer viser til at norske rederier er i førersete hva gjelder innfasing av landstrøm på norske skip. Samtidig er det ikke alle skip som teknisk sett er i stand til å bygges om til å motta landstrøm.

Disse medlemmer viser til at det heller ikke er alle havner som vil være i stand til å tilby landstrøm 1. januar 2018. Disse medlemmer viser til at Bergen havn er en av havnene som har rapportert om særlige utfordringer knyttet til miljøskadelige utslipp fra offshore supplyskip, men at havnen i 2016 fikk avslag fra Enova på sin søknad om utbygging av 14 landstrømpunkter.

Disse medlemmer mener et eventuelt krav om landstrøm på alle supplyskip i det minste bør utsettes til det er anledning til å ta i bruk landstrømanlegg i relevante havner. Disse medlemmer mener et eventuelt krav om innstallering av landstrømanlegg om bord på cruiseskip krever at norske cruisehavner også har anledning til å tilby landstrøm. Det fordrer en omfattende satsing på landstrømanlegg i norske havner. Disse medlemmer mener det ikke kan stilles krav om landstrømanlegg på cruiseskip før de mest relevante cruisehavnene i Norge har anledning til å tilby landstrøm.

Disse medlemmer mener at regjeringen bør gjennomgå havneloven for å fremme landstrømløsninger i norske havner, og bør i den anledning også gjennomgå mulighetene for å stille krav om differensierte havneavgifter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at Miljødirektoratet anslår at innenriks skipsfart står for 3,3 millioner tonn CO₂, hvorav 2,1 millioner tonn er fra sjøfart, mens fiskebåter står for resten.

I juni 2015 ga Miljødirektoratet ut rapporten «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling». Rapporten har utredet potensialet for reduksjoner i nasjonale klimagassutslipp fram mot 2030.

Rapporten foreslår blant annet:

- Elektrifisering av ferger og passasjerskip
- Landstrøm til skip i havn
- Bruk av vegetabilsk olje på lasteskip
- Bruk av vegetabilsk olje i fiskeflåten

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreslå et omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet foreslår:

«Stortinget ber regjeringen vurdere et omsetningskrav for bruk av bærekraftig, avansert biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, foreslår videre:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltakspakke som bidrar til at Norge kan utvikle og levere nullutslippskip for alle skipstyper innen 2030. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en sak, på egnet måte, om hvordan Norge kan redusere sine klimautslipp fra innenriks skipsfart med minimum 40 prosent innen 2030.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til at den norske maritime klyngen er verdensledende i å utvikle og ta i bruk miljøvennlig teknologi og konsepter. Disse medlemmer mener at krav til miljøteknologi i utgangspunktet styrker konkurranseevnen til norske verft og rederier.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med virkemidler som kan stimulere til å øke ordremengden og bidra til utvikling av flere lav- og nullutslippsløsninger for skip, og om hvordan dette vil bidra til å nå målsettingen for 2030 om å redusere klimagassutslippene med minst 40 pst.»

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne foreslår:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av havneloven for å fremme landstrømløsninger i norske havner.»

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne foreslår:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer av avgiftsregimet for havne- og farledsavgifter, slik at skip med null- og lavutslippsteknologier har et fortrinn gjennom lavere satser.»

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne foreslår:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne fritidsbåters mulighet til å benytte avgiftsfri diesel.»

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne foreslår:

«Stortinget ber regjeringen legge strenge miljøkrav i Plan for utbygging og drift (PUD), for offshore forsyningsskip som skal operere på nye felt.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne foreslår:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til alle suppskip som skal seile i norske farvann, om å kunne motta landstrøm fra 1. januar 2018.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav til alle cruiseskip som skal seile i norske farvann, om å kunne motta landstrøm fra 1. januar 2019.»

«Stortinget ber regjeringen pålegge bruk av differensierte havneavgifter for å fremme bruk av landstrøm og fornybare drivstoff i skipsfarten.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om innføring av CO₂-avgift uten refusjonsordning for fiskeflåten, med mulighet for næringen til å inngå avtale etter modell fra NO_x-fondet for å gjennomføre reduksjoner i utslippene. Innbetalingen differensieres etter fartøystørrelse, og den minste delen av fiskeflåten favoriseres ved å øke fiskerfradraget.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti foreslår:

«Stortinget ber regjeringen innføre veipricing med forhåndsbetaling for all tungtransport, som al-

ternativ til dagens veibruksavgift på drivstoff, for å styrke jernbane og sjøs evne til å konkurrere om godstransport.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med virkemidler som kan stimulere til å øke ordremengden og bidra til utvikling av flere lav- og nullutslippsløsninger for skip, og om hvordan dette vil bidra til å nå målsettingen for 2030 om å redusere klimagassutslippene med minst 40 pst.

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen vurdere et omsetningskrav for bruk av bærekraftig, avansert biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten.

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer av avgiftsregimet for havne- og farledsavgifter, slik at skip med null- og lavutslippsteknologier har et fortrinn gjennom lavere satser.

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av havneloven for å fremme landstrømløsninger i norske havner.

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne fritidsbåters mulighet til å benytte avgiftsfri diesel.

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen legge strenge miljøkrav i Plan for utbygging og drift (PUD), for offshore forsyningsskip som skal operere på nye felt.

Forslag fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen stille krav om best tilgjengelige teknologi (BAT) hva angår drivstoff og utslippsteknologi for alle supplyfartøyer som opererer på norsk sokkel, samt gradvis stille krav om utelukkende bruk av lav- og nullutslippsfartøy frem mot 2030.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen stille krav til alle supplyskip som skal seile i norske farvann, om å kunne motta landstrøm fra 1. januar 2018.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen stille krav til alle cruiseskip som skal seile i norske farvann, om å kunne motta landstrøm fra 1. januar 2019.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen pålegge bruk av differensierte havneavgifter for å fremme bruk av landstrøm og fornybare drivstoff i skipsfarten.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om innføring av CO₂-avgift uten refusjonsordning for fiskeflåten, med mulighet for næringen til å inngå avtale etter modell fra NO_x-fondet for å gjennomføre reduksjoner i utslippene. Innbetalingen differensieres etter fartøystørrelse, og den minste delen av fiskeflåten favoriseres ved å øke fiskerfradraget.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen innføre veipricing med forhåndsbetaling for all tungtransport, som alternativ

til dagens veibruksavgift på drivstoff, for å styrke jernbane og sjøs evne til å konkurrere om godstransport.

Komiteens tilråding

Bak tilrådingen romertall I står et flertall i komiteen som består av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Bak tilrådingen romertall II står et flertall i komiteen som består av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen foreslå et omsetningskrav for bruk av bærekraftig biodrivstoff i drivstoffet for skipsfarten.

II

Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltakspakke som bidrar til at Norge kan utvikle og levere nullutslippsskip for alle skipstyper innen 2030. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en sak, på egnet måte, om hvordan Norge kan redusere sine klimautslipp fra innenriks skipsfart med minimum 40 pst. innen 2030.

III

Dokument 8:71 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Pål Farstad, Abid Q. Raja, Iselin Nybø, Terje Breivik og Sveinung Rotevatn om mål om nullutslipp for alle skipstyper innen 2030 – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 13. oktober 2016

Ola Elvestuen

leder

Rigmor Andersen Eide

ordfører

VEDLEGG

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 9. juni 2016

Vedrørende representantforslag 71 S (2015-2016) om mål om nullutslipp for alle skipstyper innen 2030

Det vises til Stortingets brev av 1. april 2016 til klima- og miljøministeren vedrørende representantforslag 71 S (2015–2016) om mål om nullutslipp for alle skipstyper innen 2030.

Representantforslaget må generelt ses i sammenheng med det helhetlige arbeidet for å oppfylle 2030-målet om reduksjon av klimagassutslipp. Regjeringen er i dialog med EU om felles oppfyllelse av klimamålene for 2030. EU arbeider nå med sitt interne regelverk som skal sikre oppfyllelse av EU-målet. Når dette regelverket er klart, vil Norge kunne inngå en avtale om tilslutning til EUs klimarammeverk.

Stortinget har vært kjent med dette i behandlingen av Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU* våren 2015. I Innst. 211 S (2014–2015) anmoder Stortinget regjeringen om å komme tilbake til Stortinget "med en sak etter at innsatsfordelingen er klar, som beskriver hvordan regjeringen vil arbeide for å nå disse målene". I tråd med tidligere stortingsvedtak vil regjeringen på egnet måte – etter at innsatsfordelingen er klar – legge frem for Stortinget resultatet av forhandlingene med EU og hvordan de norske klimamålene skal nås.

Forslag: "Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltakspakke som bidrar til at Norge kan utvikle og levere nullutslippsskip for alle skipstyper innen 2030. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en sak, på egnet måte, om hvordan Norge kan redusere sine klimagassutslipp fra innenriks skipsfart med minimum 40 prosent innen 2030."

Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en egen sak om hvordan de norske klimamålene skal nås. Samtidig har regjeringen gjennomført en rekke tiltak for å bidra til reduksjon av klimagassutslipp fra innenriks skipsfart. I statsbudsjettet for 2016 ble det bevilget 40 mill. kroner til etablering av en ordning for grønn fornyelse av nærskipsfartsflåten gjennom støtte til kondemnering av gamle, forurensende skip og en låneordning til bygging av nye grønne skip. Regjeringen har videre redusert elavgiften for strøm fra land til skip i næringsvirksomhet, noen som vil stimulere til overgang fra bruk av oljebasert drivstoff til elektrisitet i skipsfarten. Regjeringen har styrket Enova som nå har viktige støtteordninger for energitiltak på skip og til landstrøm i havn. I revidert nasjonalbudsjett 2016, Prop. 122 S (2015–2016) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet*

2016, foreslår regjeringen å bevilge 65 mill. kroner til ordninger som kan fremme utvikling og bruk av klima- og miljøvennlige skip og ferger.

Forslag: "Stortinget ber regjeringen legge strenge miljøkrav i Plan for utbygging og drift (PUD), for offshore forsyningsskip som skal operere på nye felt."

Myndighetene setter vilkår i Plan for utbygging og drift (PUD) etter petroleumsloven, men petroleumsloven er ikke innrettet for å stille særegne miljøkrav knyttet til offshore forsyningsskip. Offshore forsyningsskip reguleres som andre typer skip gjennom skipsfartsregelverket.

Skipsfart er en internasjonal næring og er avhengig av like konkurransevilkår internasjonalt. I den sammenhengen er det viktig at betingelsene for konkurranse om oppdrag på norsk sokkel er slik at skip som oppfyller vilkårene for slike oppdrag også er konkurransedyktige for oppdrag internasjonalt. Generelt, er det også viktig for regjeringen å bidra til å redusere kostnadsnivået på norsk sokkel, unngå et særnorsk kostnadsnivå og ha rammevilkår som sikrer sysselsetting i offshorenæringen. Norge arbeider aktivt med å fremme miljøvennlig skipsfart internasjonalt gjennom FNs sjøfartsorganisasjon (IMO).

Forslag: "Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer av avgiftsregimet for havne- og farledsavgifter, slik at skip med null- og lavutslippsteknologier har et fortrinn gjennom lavere satser."

Sjøtransportens vederlag og avgifter knyttet til bruk av havn og farvann består av vederlag for havnetjenester i private og kommunale havner, kommunale anløpsavgifter, samt statlige avgifter som skal dekke kostnader for sjøsikkerhetstjenester.

Når det gjelder sjøtransportens betaling for havnetjenester i kommunale havner, gikk man ved ikrafttreddelsen av gjeldende havne- og farvannslov 1. januar 2010 bort fra tidligere lovs system med havneavgifter. Fastsettelsen av vederlag for havnetjenester i kommunale havner følger nå i utgangspunktet ordinære privatretslige regler, på samme måte som i private havner. Både kommunale og private havner kan dermed gi miljørabatter til skip med null- og lavutslippsteknologi.

Kommunene kan også fastsette miljørabatt i sin anløpsavgift. Anløpsavgiften er en avgift kommunen kan kreve fra fartøy som anløper havn i kommunen. Avgiften skal bare dekke kommunens kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i havne- og farvannsloven og kostnader til ivaretagelse av sikkerhet og framkommelighet i kommunens sjøområde.

Mulighetene til miljødifferensiering av havnevederlagene og de kommunale anløpsavgiftene er i ferd

med å bli tatt i bruk i flere havner og kommuner. Dette må også ses i sammenheng med at vi i 2015 innførte miljørabatt i losberedskapsavgiften. Rabatten gis til skip med minst 50 poeng på miljøskipsindeksen ESI (Environmental Ship Index). Indeksen gir poeng for lave utslipp av NO_x, SO_x og CO₂ og dersom skipet kan koble seg til landstrøm. Videre ble det fra 1. januar 2016 innført fritak i losberedskapsavgiften for fartøy opp til 8000 bruttotonn og fritak i sikkerhetsavgiften for fartøy under 70 meter. Fritakene vil bl.a. gjelde for fartøy i nærskipfart, som er det sjøtransportsegmentet som har størst konkurranseflater mot vegtransport.

Forslag: "Stortinget ber regjeringen utarbeide en opptrappingsplan for MAROFF-programmet for å fremme forskning på mer miljøvennlige skip og drivstoff."

Regjeringen besluttet i 2015 at det skal utarbeides en ny helhetlig strategi for forskning, utvikling og innovasjon for den maritime næringen, Maritim21. Maritim21-strategien skal identifisere potensielle muligheter og utfordringer for norsk maritim næring av betydning for innretningen av forsknings-, utviklings- og innovasjonstiltak i næringen, samt gi anbefalinger om tiltak innenfor prioriterte innsatsområder og om virkemiddelapparatets innretning av disse tiltakene. Strategien vil bli overlevert regjeringen november 2016 og vil være et viktig innspill til regjeringens maritime forsknings- og innovasjonspolitikk.

Det vises videre til regjeringens langtidsplan for forskning og høyere utdanning, Meld. St. 7 (2014–2015) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2015–2024*. Langtidsplanen vil blant annet bidra til at Norge styrker sin posisjon som ledende havnasjon. Langtidsplanen vil bidra til at den norske maritime næringen er i forkant av utviklingen ved å utvikle og ta i bruk kunnskap som fremmer innovasjon og legger til rette for nødvendig omstilling. Langtidsplanen vil bli fulgt opp i de årlige budsjettprosessene.

Generelt legger regjeringen til rette for satsing på enkelte landsdekkende og bredt innrettede virkemidler. Få føringer skal bidra til at støtten går til de kvalitativt beste prosjektene med størst potensial for verdiskaping og samfunnsøkonomisk vekst, uavhengig av bransje og lokalisering.

Forslag: "Stortinget ber regjeringen støtte opprettelsen av en Norsk Katapult-ordning, for testing av fullskala null- og lavutslippsteknologier for skip."

Stortinget har i anmodningsvedtak nr. 791 (2014–2015) av 19. juni 2015 bedt regjeringen "utrede behovet for, og eventuelt hvordan, det offentlige kan stimulere til etablering og videreutvikling av næ-

ringsnære sentre/anlegg for testing, simulering og visualisering."

I Prop. 1 s (2015–2016) for Nærings- og fiskeridepartementet har regjeringen svart at den senest i statsbudsjettet for 2017 vil legge fram sin vurdering av behovet for og eventuelt hvordan det offentlige kan stimulere etablering og videreutvikling av denne type sentre.

Når det gjelder utvikling av mer klimavennlige teknologier, er det muligheter for støtte til testing gjennom eksisterende ordninger i virkemiddelapparatet, som Enova og Miljøteknologiordningen under Innovasjon Norge.

