



Representantforslag 126 S

(2014–2015)

fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Botten, Eirin Sund og Magne Rommetveit

Dokument 8:126 S (2014–2015)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Botten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi i fergetransporten og bruk av ny teknologi i nærskipfarten

Til Stortinget

Bakgrunn

Norske verft og store deler av det maritime miljøet er nå inne i en kritisk lavkonjunktur. Mange verft har sviktende eller ingen kommende ordreserver, og det er ventet at arbeidsledigheten vil øke i tiden som kommer. Norske verft og utstyrsleverandører er ifølge Maritimt Forums Verdiskapningsbok 2015 i verdenstoppen når det gjelder utvikling av ny teknologi for skipsfarten, og norske rederier er tilsvarende gode som bestillere. Forslagsstillerne mener en sentral del av myndighetenes svar på den utfordringen som verftsnaeringen nå står overfor bør være å stimulere til økt bruk av ny teknologi i skipsfarten. Et område hvor det offentlige utøver stor kontroll er i fergetransporten, hvor offentlige anbud danner grunnlaget for teknologiutvikling i naeringen. Forslagsstillerne ønsker også å legge til rette for økt bruk av ny teknologi i nærskipfarten generelt.

Nylig ble elfergen Ampere satt i drift. Utviklerne bak teknologien ble tildelt næringslivets innovasjonspris i 2014 for sitt arbeid. Bruk av elektrisk motor i fergetransporten har mange positive effekter. I en rapport publisert 20. mai 2015, utarbeidet av Det Norske Veritas og Germanischer Lloyd (DNV GL) på oppdrag av Energi Norge, pekes det på 52 fergestrekninger som kan være aktuelle for elektrifisering. Rapporten antyder et potensial for utslippsreduksjo-

ner på 155 000 tonn CO₂ per år. Fergetransporten er en vesentlig del av norsk vare- og persontransport. I 2012 var det ifølge NHO Sjøfart 55 millioner personer som reiste med ferjer innenriks i Norge, og det ble transportert 20 millioner kjøretøy. Det er i dag ca. 430 fergestrekninger i over hundre samband i riksveinettet og fylkesveinettet.

Aktiviteten i olje- og gassnaeringen i Norge faller, først som følge av investeringskutt og kostnadsbesparelser hos oljeselskapene, begrunnet med fallende inntjening. Det store fallet i oljeprisen har forsterket effekten av oljeselskapenes reduksjon i aktiviteten. Både lavere inntjening, behov for kostnadskutt og fallende oljepris er globale trender. Konsekvensen er blant annet at både den nasjonale og den internasjonalt rettede leverandørindustrien er rammet av manglende ordretilgang. I motsetning til oljeselskapene har ikke leverandørindustrien noen kontantstrøm å leve av, dermed er fall i ordreinngangen et potensielt alvorlig problem for mange bedrifter langs hele norskekysten. Den maritime naeringen er særlig rammet av nedtrekket i aktivitet. Flere offshore service-skip er lagt i opplag, og ansatte i flere bedrifter er permittert eller oppsagt. I tillegg er leveranser av skip ved norske verft utsatt. Det er grunn til å tro at arbeidsløsheten og utfordringene i naeringen vil tilta utover i 2015. Forslagsstillerne har merket seg at signalene fra naeringen og bransjeorganisasjonene er langt mer alvorlige enn regjeringens prognoser i revidert nasjonalbudsjett for 2015.

Tiltak for å øke teknologiinnholdet i skip som bestilles til norsk fergetransport og nærskipfart kan bidra til en viktig aktivitetsøkning i den norske maritime klyngen, og gi et viktig bidrag i klimapolitikken. Norsk maritim naering er godt rustet til å ta en global posisjon innen miljøteknologi til skipsfart.

Klimautslippene fra skipsfarten øker, både i Norge og internasjonalt. Ifølge Maritimt Forum går 90

prosent av alt globalt transportarbeid sjøveien. Forslagsstillerne viser til at etterspørselen etter globale transporttjenester ventes å øke i takt med økt handel og befolkningsvekst. Utvikling av teknologi for mer klimavennlig transport av personer og varer sjøveien kan derfor gi et svært viktig bidrag i klimapolitikken. Forslagsstillerne viser til Stortingets vedtak om at Norge skal knytte seg til EUs klimamålsetting for 2030. Dette innebærer at Norge vil få et eget mål om utslippsreduksjoner utenfor kvotepliktig sektor. Transport representerer mesteparten av utslippene utenfor kvotepliktig sektor og må være en sentral del av klimapolitikken.

I Norge bør det offentlige bruke sin bestillermakt til å stille miljøkrav i fergeanbud, samt legge til rette for økt bruk av klimavennlig teknologi i nærskipfarten. Forslagsstillerne understreker at dette må skje parallelt med det viktige arbeidet internasjonalt med nye miljøkrav og standarder i skipsfarten.

Forslagsstillerne viser til at Stortinget tidligere har vedtatt at ny lav- eller nullutslippsteknologi skal benyttes i fergeanbud når teknologien tillater det. Forslagsstillerne mener regjeringen må bidra slik at de offentlige fergeanbudene også kan spille en rolle som teknologidriver før teknologien har kommet på et prisnivå som er kost-til-kost konkurransedyktig med fossil teknologi.

I statsbudsjettet for 2015 vedtok Stortinget at Transnova skulle legges inn under Enova. Transnova hadde oppgaver knyttet til utvikling av ny teknologi i skipsfarten, samt tilrettelegging for landstrøm. Forslagsstillerne understreker viktigheten av at Transnovas oppgaver på dette feltet vektlegges i arbeidet med nytt mandat for Enova.

Flere bedrifter har vist at det er teknologisk mulig å oppnå nullutslipp med batteriteknologi, og i en rekke utviklingsprosjekter er det demonstrert ulike hybride løsninger med en svært energieffektiv operasjonsprofil. For at den norske maritime industrien skal beholde sitt forsprang innen utvikling og lansering av nye, grønne løsninger, er det viktig at det blir et kommersielt marked for denne typen teknologi. Det offentliges innkjøpsrolle gir muligheter til å bi-

dra til teknologi- og markedsutvikling. Forslagsstillerne viser til at det må benyttes anbuds- og kontraktmodeller som inviterer til innovasjon. Det kan bety lange nok konsesjonsperioder til at ny teknologi kan nedbetales, og ikke minst at anbudsprosessen gir en tilstrekkelig lang frist til å utvikle noe som ennå ikke er hyllevare.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan staten kan bidra til at nullutslippsteknologi kan benyttes i kommende fergeanbud og at disse anbudene fremskyndes i tid.
2. Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO₂-utslipp fra fergetransporten kan akselereres.
3. Stortinget ber regjeringen snarest mulig utarbeide en tilskuddsordning rettet mot fylkeskommunene for bruk av ny teknologi i offentlige fergeanbud.
4. Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke fergeforbindelser som egner seg for bruk av ren elektrisk drift, og i hvilken grad strømmettet må styrkes for å legge til rette for bruk av slik teknologi.
5. Stortinget ber regjeringen legge til rette for bruk av ny teknologi og forutsigbare konkurranseforhold gjennom å innføre standardiserte fergeanbud.
6. Stortinget ber regjeringen legge fram en egen sak om forslag til tiltak for økt bruk av ny, utslippsreducerende teknologi i nærskipfarten.
7. Stortinget ber regjeringen påse at utvikling av ny og umoden teknologi for utslippsreduksjoner i skipsfarten tillegges vekt i utarbeidelsen av nytt mandat for Enova.

4. juni 2015