



Representantforslag 71 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Pål Farstad, Abid Q. Raja, Iselin Nybø, Terje Breivik og Sveinung Rotevatn

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Forslagsstillerne mener at klimatoppmøtet i Paris representerte et linjeskifte i miljø- og klimapolitikken. Paris-avtalen er en historisk klimaavtale som skal gjelde fra 2020. Selv om avtalen ikke omfatter skipsfart, er det ingen tvil om at avtalen kommer til å kreve at Norge kutter klimagassutslipp i alle sektorer – også i skipsfarten.

Forslagsstillerne mener derfor at det må utvikles nullutslippsalternativer for alle skipstyper innen 2030.

Ifølge Det Norske Veritas og Germanischer Lloyd (DNV GL) er de største forbrukerne av drivstoff i innenriksfarten i Norge skip som frakter passasjerer, offshore forsyningsskip, fiskefartøy og fraktesfartøy (goods), og på bakgrunn av dette ønsker forslagsstillerne å fremme forslag til tiltak innenfor hvert av områdene.

Den norske maritime klyngen er ledende internasjonalt, sysselsetter 110 000 mennesker og skaper årlig verdier for 175 mrd. kroner. For at Norge skal kunne lede an i den grønne omstillingen, må det målrettede innsats til for at Norge skal utvikle skip med null- og lavutslippsteknologi. Dette er en teknologi som blir etterspurt på verdensmarkedet, og som norske bedrifter har gode forutsetninger for å produsere og eksportere.

Det vil også skape et hjemmemarked for miljøvennlige skip, og legge grunnlaget for økt vekst og grønne arbeidsplasser langs hele kysten. Det er viktig at norske teknologimiljøer og bedrifter beholder kunnskapsforspranget som gjør dem attraktive og verdensledende i markedet. Det holder ikke å være først ute av startblokk. Norge må fullføre løpet slik at forretning kan skapes.

Sjøtransporten er allerede den mest energieffektive og miljøvennlige transportmetoden dersom man regner utslipp per tonnkilometer. Der et container-skip kan frakte 1 kg last ca. 120 km med et utslipp på 1 kg CO₂, kommer ikke en lastebil lenger enn 20 km med det samme utslippet, og et fly kommer knapt 1 km. Prognosene for økonomien og for befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 35–40 prosent målt i tonnkilometer frem mot 2040. Det forventes sterk relativ vekst i veitransporten, og mindre vekst på sjø. Det gir store utfordringer for hele transportsystemet. Forslagsstillerne mener det er viktig å ha hovedfokus på insentiver som flytter gods fra vei til sjø og bane. Styrking av sjøtransportens konkurransekraft vil føre til at mer av lasten flyttes fra vei til sjø, og dette vil alene bidra til at klima- og miljøutslippene går ned. Samtidig vil det bidra til at rederiene foretar nye investeringer i mer miljøvennlige skip.

Ifølge DNV GL utgjør CO₂-utslippene fra norsk innenriks skipsfart ca. 9 prosent, mens det for NO_x og SO_x er henholdsvis 34 prosent og 25 prosent. Skipsfarten har i de senere år blitt underlagt et strengere regime med regler som begrenser utslipp av noen av de viktigste gassene. Det er imidlertid grunnlag for ytterligere krav om utslippsreduksjon. Spesielt gjelder dette for klimagassutslipp, der det i dag ikke er samsvar mellom utslippskravene og de vedtatte politiske målsettingene.

Strengere regler til utslipp, sammen med næringens ønske om å redusere kostnadene knyttet til drivstoffforbruk, gjør at skipsfarten aktivt søker etter måter å bli mer energieffektive på, måter å rense avgasser på, og alternative drivstoff som kan erstatte dagens oljebaserte bunkers. I dag kan man si at for første gang på 100 år gjøres det vurderinger rundt valg av drivstoff av skipsoperatører og eiere.

Skal Norge nå målsettingene i klimaforliket i Stortinget om 40 prosent innenlands reduksjon i CO₂-utslippene innen 2030, må utslipp innenfor alle sektorer reduseres. Ifølge DNV GLs rapport om miljøtiltak for maritim sektor, levert på oppdrag av Klima- og miljødepartementet, er det særlig to tiltak som virker: Utbygging av landstrøm i havnene og bruk av mer miljøvennlig drivstoff. Forslagsstillerne foreslår derfor at:

«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.»

Passasjertrafikk og ferger

Venstre ønsker en rask omstilling av fergeflåten, hvor flest mulig strekninger får nullutslippsferger. Stortinget har allerede vedtatt omfattende tiltak for å framskynde null- og lavutslippsteknologi for fergetrafikken. Målsettingen er å få flest mulig nullutslippsferger, når teknologien tilsier det. En utfordring som fylkene nå møter, er at investeringene som må til for å kunne satse på nullutslipp er så store at fylkene ikke kan bære dem alene. I 2015 var Hordaland fylkeskommunes budsjett på fylkesvegferger på 317 mill. kroner. Med bakgrunn i kostnadsøkningen andre oppdragsgivere har erfart, kan man regne med en kostnad på minimum 350 mill. kroner for en videreføring av dagens fergetilbud i Hordaland. Og da er ikke overgang til lav- og nullutslippsteknologi tatt med i regnestykket. Fergene i Hordaland har i dag en snittalder på 27 år, og de 20 fergene slipper ut like mye CO₂ som samtlige busser i fylket.

Enova kan dekke opp til 40 prosent av merkostnadene for etablering av miljøinfrastruktur på kai (f.eks. ladeanlegg). Fra NOx-fondet kan fylket få støtte til deler av merkostnaden ved etablering av miljøtiltak på fartøy. Her gjelder ulike støttesatser, basert på tall for kilo NOx som blir redusert. Utregninger som er gjort med bakgrunn i miljøambisjonene i Hordaland viser at NOx-støtten kan utgjøre om lag 60 prosent av merkostnadene knyttet til etablering av miljøtiltak på fartøy. En vesentlig del av

merkostnadene for miljøtiltakene må fylkeskommunen dekke selv.

Forslagsstillerne minner om at Stortinget 1. desember 2015 vedtok følgende anmodning til regjeringen, if. Innst. 78 S (2015–2016):

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er nødvendig å innføre egne tilskuddsordninger rettet mot fylkeskommunene eller ytterligere styrke eksisterende ordninger for bruk av ny teknologi i offentlige anbud, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.»

Med bakgrunn i eksempelet fra Hordaland er det behov for en gjennomgang av støttenivået som fylkeskommunene mottar, for å sikre at den grønne omstillingen gjennomføres raskt for fergeflåten. Der som en venter for lenge, er risikoen at Hordaland og andre fylker i samme situasjon går til innkjøp av skip som vil være teknologisinker om få år.

Offshore forsyningsskip

Forslagsstillerne vil at staten skal bruke reguleringsmakten sin til å skape nye markeder for lav- og nullutslippsskip. Ett av disse markedene bør være offshore forsyningsskip, som i dag ikke etterlever strenge miljøkrav.

Uforutsigbarhet og krav til lavere kostnader har forsinket grønn omstilling i næringen, og fører til at rederiene vegrer seg for å ta i bruk mer miljøvennlig drivstoff, selv om teknologien er tilgjengelig. Derfor må politikerne både bruke positive virkemidler og samtidig stille strengere krav til operatørene på norsk sokkel.

Teknologiutviklingen i petroleumsrelatert næring i Norge har vært formidabel.

Samtidig har næringen hatt en kostnadsutvikling som ikke har vært bærekraftig, og den reduserte oljeprisen har akselerert næringens behov for å få kontroll på kostnadene. Pris vil i mange tilfeller trumfe miljø.

Forslagsstillerne peker på at skip som har naturgass som drivstoff, er langt mer miljøvennlige enn dieseldrevne skip. Våren 2015 sjøsatte Nor Lines godsskipene «Kvitnos» og «Kvitbjørn». Skipene benytter LNG og har redusert CO₂-utslippene med 38 prosent, NOx med 90 prosent, SOx med 100 prosent, og er 18 prosent mer energieffektive. Skipene har heller ingen partikkel- eller svovelutslipp, og påvirker lokal forurensning minimalt i forhold til et dieseldrevet skip.

Naturgass supplert med grønnere løsninger som for eksempel batteripakker og hybridløsninger, vil kunne redusere CO₂-utslippene ytterligere. Biodrivstoff kan også være et alternativ som gir gode utslippsreduserende effekter, men er i dag om lag tre

til fire ganger dyrere enn LNG. Derfor er det viktig at man sikrer at biodrivstoff blir billigere og mer forutsigbart for næringen.

Staten stiller omfattende og strenge krav til operatører av petroleumsfelt. Det gjøres i Plan for utbygging og drift (PUD). Slik sikrer staten at feltet blir operert og utbygd i henhold til helse, miljø og sikkerhet. Forslagsstillerne mener at det må innlemmes regler for utslipp fra offshore forsyningsskip i PUD. I dag utgjør uønskede utslipp av diesel- og tungolje fra disse skipene en betydelig sikkerhetsrisiko. De bidrar også til sterk lokal luftforurensning når de ligger til kai. Forslagsstillerne foreslår derfor at

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

Fiskeriflåten

Forslagsstillerne mener staten må stille opp med insentiver slik at flere kan investere i fartøy med nullutslippsteknologi. F.eks. tilskuddsordninger gjennom Enova, NOx-fondet og redusert havneavgift for miljøvennlige skip.

Fiskeriflåten står ifølge DNV GL for det tredje største forbruket av drivstoff, etter passasjertrafikk og offshore forsyningsfartøy. Det er marine gas oil (MGO) som er flåtens mest brukte type drivstoff, og den er lett tilgjengelig langs hele norskekysten. Det grønne skiftet har så vidt kommet i gang i fiskeriflåten: Verdens første elsjark, utviklet av Selfa Arctic, så dagens lys i 2015.

I bilbransjen har det grønne skiftet gått raskt. Insentiver – blant annet i form av elbilfordeler – kombinert med avgifter på fossilt drivstoff har ført til at nullutslippsbiler har blitt vesentlig billigere enn fossilbiler.

Den samme tankegangen må ligge til grunn for det grønne skiftet for skip. Det finnes eksempler på at mer miljøvennlige skip får en høyere havneavgift fordi avgiftssystemet ble utformet på en tid hvor alle skip gikk på tungolje og fossilt drivstoff. Det kreves i dag inn ca. 1,6 mrd. kroner i ulike havne- og farledsavgifter. Her må profilen på avgiftene gjøres grønnere, slik at skip som slipper ut mindre CO₂, SOx og NOx, får en lavere avgift. Forslagsstillerne mener regjeringen så snart som mulig må legge frem et slikt forslag for Stortinget.

Forslagsstillerne viser også til Innst. 78 S (2015–2016) og vedtak 57 (2015–2016) hvor Stortinget ber om tiltak for økt bruk av lav- og nullutslipp i nærskipfarten. Forslagsstillerne foreslår derfor at:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av avgiftsregimet for havne- og farledsavgif-

ter, slik at skip med null- og lavutslippsteknologier har et fortrinn gjennom lavere satser.»

Forskning og utvikling

Den offentlige støtten til maritim forskning bevilges hovedsakelig gjennom MAROFF-programmet. Programplanen for MAROFF er samordnet med Maritim 21-strategien som har fem hovedprioriteringer for utvikling av miljøvennlig skipsfart:

- Maritim innovasjon og forretningsutvikling
- Effektiv og miljøvennlig energiutnyttelse
- Naturgass (LNG) – distribusjon og bruk
- Krevende maritime operasjoner – skipsdesign, skipsutstyr, produksjon og drift
- Transport og operasjon i nordområdene

Forslagsstillerne mener at den offentlige støtten til maritim forskning gjennom MAROFF ikke møter næringens behov i tilstrekkelig grad. Forslagsstillerne mener derfor at regjeringen må lage en opptrappingsplan for forskning og utvikling av lav- og nullutslippsteknologier innen skipsfarten, slik at det grønne skiftet fremskyndes. Venstre foreslo i sitt alternative budsjett en økning til MAROFF-programmet på 10 mill. kroner. Forslagsstillerne foreslår derfor at:

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

Fullskala testing av ny teknologi

Venstre ønsker testsenter der man kan skalere opp teknologi innen maritim industri. Flere sentre for testing, simulering og visualisering vil akselerere innovasjonshastigheten og bidra til raskere omstilling i norsk næringsliv. SIVA (Selskapet for industrivekst) planlegger et slikt program kalt «Norsk Katapult-program».

Kort om Norsk Katapult-program:

- Ordning som skal stimulere til flere næringsnære flerbrukssentre for testing, simulering og visualisering. Norsk katapult skal gi støtte til 6–8 større sentre og 10–15 mindre sentre i en femårsperiode. Målet er å bygge fasiliteter som styrker konkurranseevnen til norsk næringsliv.
- Siva tildeles oppgaven som hovedansvarlig for den operative virksomheten i forhold til de virkemidler som stilles til disposisjon for sentre.
- 200 mill. kroner stilles til disposisjon for Siva i ny egenkapital over en femårsperiode for inves-

teringer i utstyr i sentre (belaster ikke statsbudsjettet).

- 60 mill. kroner bevilges over statsbudsjettet per år i fem år til etablering, utvikling og drift av sentre. Alternativt kan dette bevilges samlet eller over to–tre år.

På Stord har Wärtsilä også allerede laget et slikt testsenter. Testsenteret stod, på grunn av dagens situasjon, i fare for å bli lagt ned. Nå går likevel bedriftene på Stord, Bømlo og i Sunnhordland sammen om å bygge et permanent testsenter som alle kan få tilgang til, og drive teknologiutvikling og innovasjon i. Det er for få muligheter til å oppskalere teknologi, og dette er ett av de store hullene i virkemiddelapparatet pr. i dag.

Flere sentre for testing, simulering og visualisering vil akselerere innovasjonshastigheten og bidra til raskere omstilling i norsk næringsliv. Virkemiddelapparatet kan spille en avgjørende rolle for å dekke et allerede betydelig og økende behov. Forslagsstillerne mener at disse to prosjektene må støttes, og vil foreslå at Stortinget ber regjeringen om å bevilge penger til dette allerede i revidert nasjonalbudsjett.

Grønt kystfartsprogram er et offentlig-privat samarbeid med DNV GL i spissen, som har som visjon å skape verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart. Programmet er nå inne i fase 1 hvor fem piloter er utarbeidet, og blant annet har elfergen Ampere blitt realisert. Den fremtidige finansieringen er usikker på grunn av endrede rammevilkår for Innovasjon Norge. Forslagsstillerne mener rammene til Innovasjon Norge bør økes, slik at nasjonale prosjekter som fremmer reduksjon av klimautslipp fortsatt kan gis tilskudd. Forslagsstillerne foreslår derfor at

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

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

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 klimautslipp fra innenriks skipsfart med minimum 40 prosent innen 2030.
- Stortinget ber regjeringen legge strenge miljøkrav i Plan for utbygging og drift (PUD), for off-shore forsyningsskip som skal operere på nye felt.
- 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.
- Stortinget ber regjeringen utarbeide en opptrapningsplan for MAROFF-programmet for å fremme forskning på mer miljøvennlige skip og drivstoff.
- Stortinget ber regjeringen støtte opprettelsen av en Norsk Katapult-ordning, for testing av fullskala null- og lavutslippsteknologier for skip.

17. mars 2016