

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref.
/

Arkiv / Saksnr.
/

Oslo
23. november 2018

INL

Innspill fra Norges Rederiforbund – Grønn skipsfart

Det vises til innspillsmøte om grønn skipsfart i Klima- og miljødepartementet den 5. november 2018. Norges Rederiforbund har avgitt innspill muntlig i møtet, samt sendt inn et kortfattet innspill på lenken tilsendt fra Klima- og miljødepartementet. Vi ønsker også med dette å gi et mer utfyllende innspill til dette arbeidet.

Norges Rederiforbund er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for norsktilknyttede bedrifter innen skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet. Våre medlemmer har operasjoner over hele verden – og innenfor segmentene nærskipsfart og offshore servicefartøy er det en rekke skip som også anløper norske havner. Innspillet dreier seg i hovedsak om tiltak som angår nærskipsfartsflåte, samt enkelte tiltak for offshore service flåten. Til slutt i notatet omtales også det internasjonale klimaarbeidet som er av stor viktighet for skipsfarten som helhet, en internasjonal skipsfartsnæring har behov for internasjonale reguleringer.

Overgangen til lavutslippssamfunnet

For å nå målet om et lavutslippssamfunn må klimagassutslippene kraftig ned, samtidig skal vi bli mer miljøvennlige og energieffektive. Skipsfarten er helt klart en del av løsningen for å oppnå dette. I vår vedtok FN at skipsfarten skal kutte sine CO₂-utslipp med 50 % innen 2050 fra nivået i 2008 målt i absolutte tall - og at næringen skal være karbonnøytral så raskt som mulig innen dette århundret. Dette er ambisiøst når det samtidig er forventet en kraftig vekst i skipsfarten i samme tidsrom. Hvert enkelt skip må da redusere klimautslipp med mer enn 50 prosent mot 2050. Et skip har levetid i kanskje 30-40 år, flere av skipene som seiler i 2050 bygges altså nå. Revolusjonen som nå pågår i teknologi, digitalisering osv. innebærer høy risiko og store investeringer. Våre råd til myndighetene i arbeidet med grønn skipsfart følger videre.

Tiltakspakke for grønn skipsfart

Det er en politisk målsetning om at mer godstransport skal skje med skip. I tillegg er det et politisk ønske om at rederiene skal utvikle og ta i bruk ny klima- og miljøteknologi for å redusere utslippene. Vi mener derfor det er behov for nye grep som kan bidra til grønn fornyelse av norsk skipsfart.

I nærskipsfarten er det en utfordring med høy alder på skipene, noe som også kan gå utover effektiviteten i flåten. Snittalderen for den norskkontrollerte flåten i dette segmentet er på ca. 30 år. I tillegg er deler av markedet preget av lave marginer/fortjeneste, noe som hindrer flåtefornyelse og bruk av ny miljøteknologi.

Det er derfor nødvendig med tiltak som kan stimulere til flåtefornyelse. Det er vanskelig å trekke ut et enkelt tiltak som kan bidra til dette; dels fordi ingen tiltak i seg selv vil være tilstrekkelige, og dels fordi det kan variere fra rederi til rederi hvilke tiltak som vil være effektive.

Formålet med en tiltakspakke er derfor å samle et sett med virkemidler som kan stimulere til fornyelse av nærskipfartsflåten, herunder utvikling og bruk av ny teknologi. Fornyelse kan skje både ved kontrahering av nybygg, kjøp av nyere skip i annenhåndsmarkedet, eller ved betydelige oppgraderinger av eksisterende skip. Et gjennomgående vilkår må være at den nyere tonnasjen må være mer klima- og miljøvennlig enn tonnasjen som byttes ut. Nyere tonnasje vil også være mer effektiv, noe som vil gjøre sjøtransporten mer fremtidsrettet og konkurransedyktig.

Det legges til grunn at en mer energieffektiv nærskipfartsflåte vil bestå av færre, men større skip. Det foreslås derfor at tiltakspakken skal rette seg mot skip som oppfyller minstekrav til vekt/lengde, jf. punkt A nedenfor. For tiltak som skal sikre at gammel tonnasje tas ut av markedet skal det likevel ikke gjelde et slikt minstekrav, slik at flere mindre skip kan byttes ut med et større skip.

For å avgrense tiltakspakken til en fremtidsrettet nærskipfartsflåte, så foreslås det at kvalifiserende skip må oppfylle følgende vilkår:

- A. Skipet må oppfylle krav knyttet til vekt og lengde, herunder minimumskrav, for å sikre at tiltakene oppfyller formålet med tiltakspakken (minimumskrav skal ikke gjelde for tiltak under punkt 1)
- B. Skipet må trafikkere norske havner og/eller nord-europeiske havner
- C. Skipet må være nybygg, skip i annenhåndsmarkedet yngre enn fem år, eller en betydelig oppgradering av eldre tonnasje som gjør den i samme stand som slike skip

I tillegg til ovenstående kan det vurderes ytterligere vilkår, for eksempel knyttet til eierskap, som sikrer at tiltakspakken retter seg mot målgruppen.

Tiltakene i pakken skal (1) bidra til at gammel tonnasje tas ut av markedet, (2) støtte investeringer i nye skip og ny teknologi og (3) bedre likviditetssituasjonen og redusere driftskostnadene de første årene etter at en investering er gjort. Det vil i det følgende, med utgangspunkt i denne inndelingen, bli gitt en nærmere beskrivelse av tiltak som bør inngå i pakken.

1 Tiltak som skal bidra til at gammel tonnasje tas ut av markedet

1.1 Kondemneringsordning/vrakpantordning

Det ble i 2016 etablert en ordning med kondemneringstilskudd til skip i nærskipfart (mer informasjon om ordningen [her](#)). Kondemneringsordningen skal bidra til at eldre skip i norske farvann fases ut, og erstattes med nyere og mer klimavennlige og energieffektive skip.

Regjeringen foreslår å avvikle kondemnerings- og innovasjonslåneordningen for grønn fornyelse av skip i nærskipfart i 2019. Dette er svært uheldig, da en slik ordning har vært etterspurt av næringen, men hittil har den vært innrettet slik at vilkårene har vært umulig å innfri for næringen. Resultatet er naturlig nok at etterspørselen har uteblitt. I stedet for å avvikle ordningen som regjeringen nå foreslår, bør ordningen videreføres og forbedres.

Kondepneringsordningen ble betydelig forbedret etter sin introduksjon i 2016, men virker fortsatt ikke etter hensikten. En viktig grunn til dette er kravet om kjøp av nytt skip. En mer energieffektiv nærskipfartsflåte vil bestå av færre, større skip, og det er derfor ikke gitt at det rederiet som kondepnerer et gammelt skip er det samme som vil kjøpe et nyere og større skip. Det er også knyttet en betydelig klima- og miljøgevinst til at gammel tonnasje tas ut av markedet, uavhengig av om det kjøpes ny.

For å sikre at kondepneringsordningen blir et effektivt virkemiddel i et klimaperspektiv, så foreslås det derfor at det ikke lenger skal gjelde et krav om at et rederi som mottar kondepneringstilskudd må kjøpe et nytt skip.

Det foreslås imidlertid at kondepneringstilskuddet differensieres, ved at det gis et høyere tilskudd dersom det også investeres i et nytt/nyere skip og/eller dersom skipet kondepneres/resirkuleres ved et norsk verft. I tillegg bør det vurderes nærmere om størrelsen på tilskuddet bør relateres til skrapverdien på skipet, slik at incentivene er størst for å fase ut de minst energieffektive skipene.

Norges Rederiforbund mener at kondepnerings- og innovasjonslåneordningen må beholdes, og at vilkårene i ordningen må gjennomgås og forbedres slik at næringen kvalifiserer for ordningen.

2 Støtte til investeringer i nye skip og ny teknologi

Det er særlig i nærskipfarten at det er rom for å teste ut nye innovasjoner. Norskekysten bør her kunne benyttes som en inkubator for utvikling av maritim miljø- og climateknologi basert på digitalisering og automatisering. Korte avstander, mindre skip og mange havneanløp gjør det lettere og tryggere å ta i bruk nye fremtidsrettede fremdriftsformer. Det er også gode eksempler på bruk av hybridløsninger på batterier og naturgass (LNG) som er en moden teknologi med store reduksjoner av klimagassutslipp. LNG/batteri hybrid er en moden lavutslippsløsning som er tilgjengelig i dagens marked mens det utvikles nullutslippsløsninger blant annet ved bruk av brenselceller (hydrogen) på veien mot nullutslippsløsninger. Hybridløsninger med naturgass har en stor dokumentert klimaeffekt og representerer i dag betydelig redusert luftforurensning i lokalmiljøet.

2.1 Midlertidig toppfinansieringsordning

Det bør etableres en midlertidig toppfinansieringsordning for skip i nærskipfart gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge AS. Ordningen skal gi rederiene tilgang på finansiering og sikkerhet utover de ordinære kravene til egenkapital. Ordningen skal for øvrig gjennomføres til markedsmessige vilkår, herunder markedsrente, slik at staten i utgangspunktet ikke vil ha andre kostnader enn det som er nødvendig for å administrere ordningen.

Stortinget har bedt regjeringen om å utrede en midlertidig toppfinansieringsordning på markedsmessige vilkår for nærskipsfarten gjennom GIEK og Eksportkreditt. De lave marginene i segmentet vanskeliggjør en fornying av skipene, og rederiene har utfordringer knyttet til kapitaltilgangen for investeringer i dette. Etableringen av en slik toppfinansieringsordning vil derfor bidra til en mer moderne og grønnere skipsfart.

2.2 Risikolåneordning gjennom Innovasjon Norge

Det er etablert en risikolåneordning gjennom Innovasjon Norge, for skip der det planlegges med vesentlig virksomhet i norske farvann (mer informasjon om ordningen [her](#)).

Risikolåneordningen er lite aktuell for skip i nærskipsfart som trafikkerer utenlandske havner, fordi disse også kan ha vesentlig virksomhet utenfor norske farvann. Dersom risikolåneordningen skal være aktuell for disse skipene, så må vilkåret om vesentlig virksomhet i norske farvann endres. Det foreslås at det isteden stilles krav om at skipet må ha et europeisk seilingsmønster inklusiv Norge, dvs. at skipet som et minimum periodevis må trafikkere norske havner. I tillegg kan det vurderes om det skal stilles krav om NOR eller NIS registrering.

Risikolåneordningen foreslås avvirket ifm statsbudsjettet for 2019 sammen med kondemneringsordningen, ref. pkt. 1.1. over. Vi mener det er svært uheldig at ordningen avvikles før det har vært mulig å benytte seg av den for rederiene. Norges Rederiforbund mener risikolåneordningen for skip i nærskipsfart må videreføres og forbedres.

2.3 Lån og garantier gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge – krav om norsk innhold

GIEK og Eksportkreditt Norge skal gi lån og garantier til eksporttransaksjoner, som i betydelig grad fremmer norske interesser. Hvorvidt vilkåret om norsk interesser er oppfylt beror på en helhetsvurdering, men ut ifra praksis (og tidligere krav i forskrift) kan det legges til grunn at «norske» leveranser som hovedregel må utgjøre minimum 30 prosent.

For skip i nærskipsfartsflåten kan det være vanskelig å oppfylle dette vilkåret. Det foreslås derfor at det presiseres at slike skip kvalifiserer for eksportfinansiering selv om det norske innholdet er mindre enn 30 prosent, dersom skipet er betydelig mer klima- og miljøvennlig enn nærskipsfartsflåten for øvrig.

2.4 Støtteordninger gjennom ENOVA

ENOVAs maritime portefølje er viktig for investeringer i ny teknologi, som kan gi en grønnere skipsfart og reduserte utslipp. Porteføljen består blant annet av tilskudd til energi- og klimatiltak i skip, herunder landstrøm til skip i norske havner.

Det er begrenset kunnskap om ENOVAs maritime portefølje blant nærskipsfartsrederiene. Det er derfor viktig å styrke næringens kjennskap til ordningene gjennom bedre markedsføring/informasjonsarbeid. Dette kan gjøres som ledd i en tiltakspakke for fornyelse av nærskipsfartsflåten. Videre må ordningene opprettholdes over tid, slik at de får etablert seg og blir kjent i det maritime miljøet, og justeres ved behov for å bli mer målrettede.

3 Tiltak for å bedre likviditetssituasjonen og redusere driftskostnadene

3.1 Økte avskrivninger – startavskrivninger

Det bør etableres en egen skattemessig saldogruppe for skip i nærskipsfart, med en høyere avskrivningssats, på for eksempel 20 prosent. Et annet alternativ er at det gis en høyere startavskrivning, på for eksempel 25 prosent det første året.

Økte avskrivninger i ett år vil redusere avskrivningsgrunnlaget for senere år. Den reelle skattefordelen for rederiene tilsvarer derfor skattekreditten som ligger i at man får utsatt skatt til senere år, mens kostnadene for staten er knyttet til at skatteinntektene kommer på et senere tidspunkt. Skattefordelen for rederiene er derfor vesentlig lavere enn den direkte effekten, noe som også vil gjelde for statens provenyutap som følge av ordningen. Det er likevel den direkte effekten som er viktig for flåtefornyelse, da den gir økt kapitaltilgang ved kjøp av ny tonnasje.

3.2 Forenkling av gebyr- og avgiftsregimet – miljødifferensiering av satsene

Det bør foretas en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftsregimet for sjøtransport. Dette kan for eksempel gjøres som en oppfølging av lovarbeidet med havne- og farvannsloven, slik utvalgets mindretall, medlemmet Bjørnflaten, foreslår (link til utredningen [her](#), jf. avsnitt 9.10.1). En forenkling vil redusere de løpende administrative kostnadene for rederiene.

I tillegg bør det foretas en generell miljødifferensiering av satsene, slik at skip som tilfredsstiller fastsatte miljøkrav får en redusert sats (jf. forskrift om miljødeklarasjon). En slik miljødifferensiering er i dag gjort for losberedskapsavgiften, samt for tonnasjeavgiften i rederiskatteordningen. I tillegg gir enkelte havner rabatterte priser til miljøvennlige skip gjennom en ESI indeks rabatt. Rederier som har investert i nye klima- og miljøvennlige skip vil dermed få lavere driftskostnader, noe som vil være et incentiv til flåtefornyelse og til å ta i bruk ny teknologi. Skip som ikke får redusert sats, skal betale avgifter på ordinær måte, dvs. uten at de finansieres av den reduserte satsen.

3.3 Kompensasjonsordning for CO₂-avgift

Det er viktig at det tilrettelegges for bruk av alternative drivstoff, som for eksempel biogass, LNG (naturgass) og hydrogen. LNG er riktignok et fossilt brennstoff, men det er basert på moden og tilgjengelig motorteknologi som representerer et gjennomprøvet og stabilt lavutslippsalternativ for nærskipsfarten. LNG er tilnærmet fritt for nitrogenoksider og svovel, og det gir 20-25 prosent lavere CO₂-utslipp enn diesel og tungolje. Selv om LNG ikke gir en karbonfri fremtid, vil det for mange rederier være et viktig steg på veien mot nullutslippssamfunnet.

I forbindelse med statsbudsjettet for 2018 ble fritaket for CO₂-avgift for LNG/LPG opphevet. Fritaket har over mange år vært et viktig incentiv for at rederier skulle satse på nye miljøvennlige og energieffektive hybridløsninger basert på batterier og naturgass. Når fritaket nå er fjernet vil det bremse utviklingen av fremtidsrettede og miljøvennlige lavutslippsløsninger utviklet i den norske maritime klyngen, og medføre at nyinvesteringer trolig vil ta utgangspunkt i eldre teknologiske løsninger basert på diesel (MGO). DNV GL har beregnet at dette alene vil gi 1 million tonn i økte klimagassutslipp av CO₂ fra skipsfarten

frem mot 2030, samt fortsatte utslipp av forurensende nitrogenoksider, svovel og partikler ved landligge og i leder nær tettbefolkede områder.

Rent økonomisk påfører avgiften store merutgifter til selskapene. Dette medfører at diesel kan bli det foretrukne bunkersalternativ. Det bør derfor innføres en kompensasjonsordning for CO₂-avgift for skip som benytter LNG som drivstoff.

3.4 Landstrøm – utkoblbar tariff

Landstrøm skal forsyne skipets hovedfunksjoner med strøm ved kai, mens fremtiden også vil kreve strøm for å lade et økende innslag av batterier om bord i moderne skip. Plug-in hybride skip, som drives frem av LNG og strøm, gir reduserte utslipp – både ved kai og under seiling. Plug-in hybridisering av kystfarten vil gi store utslippsreduksjoner i det norske klima- og miljøregnskapet.

Landstrøm er i dag ikke konkurransedyktig, da skip kan produsere sin egen strøm rimeligere ved å la maskineriet gå ved kai. Tidligere hadde nettselskapene en plikt til å tilby egen (lavere) tariff for såkalt utkoblbart forbruk som medførte at et skip kunne ta strøm fra land i de perioder der dette var mulig for strømleverandøren (til en lavere pris), samtidig som skipet kunne kobles fra i de perioder der belastningen på nettet er høy. Denne ordningen ble avviklet fra og med juli 2012. For å sikre at landstrøm og ladestrøm blir mer konkurransedyktig, så bør ordningen med utkoblbar tariff gjeninnføres.

4. Norske myndigheter har en viktig rolle i det internasjonale klimaarbeidet

I forbindelse med det internasjonale klimaarbeidet i IMO, er det positivt at norske myndigheter bidrar aktivt i dette. Norges Rederiforbund anerkjenner norske myndigheters innsats på dette området, og ser frem til å bidra videre i dette arbeidet. Særlig viktig i tiden fremover, vil være å jobbe for oppfølging av IMOs klimastrategi, og innsatsen med å definere tiltakssiden. Det er av særlig stor betydning at norske myndigheter jobber for at regelverksendringene blir forutsigbare slik at de selskapene som posisjonerer seg tidlig med tanke på nye klima- og miljøreguleringer, ikke straffes ved at ikrafttredelse av regelverk skyves frem i tid.

For en internasjonal næring som skipsfarten, er det helt avgjørende med internasjonale reguleringer. Det er også viktig å ha med seg at skipssegmentene har ulike egenskaper. Det betyr at løsningene for å møte de internasjonale kravene og reguleringene i deepsea flåten, vil være andre enn for shortsea flåten. Både ved valg av teknologi og fremdriftsløsninger. Det vil være summen av mange ulike tiltak som bidrar til å redusere utslippene, eksempelvis en kombinasjon av bedre drivstoffteknologi, motorteknologi, skrog- og propelldesign, i tillegg til digitalisering som eksempel kan gi bedre energieffektivisering om bord på skipene.



Vi står til disposisjon for ytterligere informasjon dersom dette er ønskelig.

Med hilsen
Norges Rederiforbund

Amund Drønen Ringdal
Direktør, Næringspolitikk
(Sign.)

Kopi:
Nærings- og fiskeridepartementet
Samferdselsdepartementet