

Innspel frå NCE Maritime CleanTech til handlingsplan for grøn skipsfart

Generelt

1. Definera ein tydeleg visjon for skipsfarten

Ein tydeleg visjon for norske fjordar, hamner og kysten vil gi retning for industrien og ha mykje å seia for om Noreg skal nå klimamåla sine. Det vil også ha stor betydning for dei innovasjonane leverandørindustrien skal investera i framover, og kva rammevilkår reiarlaga vil operera under.

Vårt forslag til mål er at alle sektorar i Noreg skal bidra med minst 50 % utsleppskutt i sine sektorar innan 2030, uavhengig av dagens nivå på utslepp i dei enkelte sektorar.

2. Utbygging av infrastruktur for fornybar energi

Norge treng ein samla plan for utbygging av infrastruktur for nye energiberarar (landstraum, ladestraum og hydrogen) langs kysten. Regjeringa må også gjennomføre stortingsvedtak om å lage ein heilheitleg plan for auka bruk av landstraum i norske hamner som også inkluderer finansiering og verkemidlar for å oppnå dette. Verkemidlar:

- Krav til landstraum i hamn innan 2026
- Utbygging av ladestraumsanlegg i dei fem hamnene der Kystruta treng lading frå 2021

3. Miljøkrav i alle offentlege anbod

Regjeringa må stilla klare miljøkrav i alle offentlege anbudsprosessar

- I aukande grad velja sjøvegen som transportalternativ, når sjøvegen kan dokumentera at utslepp går ned i forhold til alternative transportformer
- Forskriftsfeste krav om lav- og nullutsleppsteknologi i ferje- og hurtigbåtanboda
- Miljøkrav i innkjøp av alle offentlege transporttenester

4. Tilrettelegging for pilotering av ny teknologi

For å lukkast med å få til et teknologiskifte til nullutslepp er det viktig at fylkeskommunane og kollektivselskapa er pådrivar for å få realisert ny teknologi, og at dei stiller sine ruter til disposisjon for pilotering av ny teknologi. Prosjekta til Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune er gode dømer på dette. I ny handlingsplan for grøn skipsfart bør det setjast tydelege forventningar til fylkeskommunale kollektivselskap om at dei legg til rette for pilotar, også pilotar som vert initiert av industrien.

5. Støtteordningar til grøn teknologi må oppretthaldast på eit høgt nivå.

IMO 2050-krava set krav til utvikling av ny teknologi, og utviklinga må skje fort. Her har Noreg alle moglegheiter til å spele ei nøkkelrolle, noko som vil gi store eksportmoglegheiter for norsk industri.

Pilot- og demonstrasjonsfasen er framleis den alvorlegaste flaskehalsen. Det er behov for ei kraftig opptrapping av løyvingane via Miljøteknologiordningen (pilot- og demonstrasjonsanlegg), minst til 1,5 milliardar kroner i løpet av dei neste par åra. Løyvingane til Enova må aukast kvart år framover.

Som føregangsland innan grøn skipsfart meiner me også at Noreg bør ta initiativ i IMO til eit internasjonalt Enova. Dette vil bidra til å akselerere utviklinga også internasjonalt.

Sektorar

<p>Hamner</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Innføra krav til nullutslepp i alle hamner, med landstraum, batteri eller hydrogen, innan 2026. Og krav til nullutslepp for også inn- og utsegling, drift av hamna, operasjonar i hamn og transport inn og ut av hamna innan 2030. • Innføra miljødifferensiering av hamneavgiftene og alle skiprelaterte avgifter slik at det blir lønsamt å leggja om til utsleppsfrie løysingar ila 2019. • Gi hamner juridisk rett til å innføra avgrensingar
<p>Kystrute/cruise</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vedtaket om utsleppsfrie fjordar innan 2026 må gjennomførast og utvidast til å gjelda alle turistfjordar. • Sjøfartsdirektoratet sine forslag til nye krav for utslepp til luft og sjø må utvidast til å gjelda heile kysten. • Dagens ECA-sone må utvidast nord for 62 breiddegrad, inklusiv Svalbard og arktisk sone. Dette er særst viktig med tanke på den forventta veksten i cruisetrafikken i åra som kjem. Eit tungoljeforbod vil tvinge inn lav-svovel diesel, LNG eller eksosreinsseteknologi (scrubbere).
<p>Fiskeri</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Drivstoffsubsidiane vert fast ut utan vilkår frå 2020 ihht Statsbudsjettet 2019.
<p>Fiskeoppdrett</p>	<p>Teknologisk sett kanskje den mest lågthengande frukta når det gjelder å redusere CO2-avtrykket.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nye konsesjonar frå 2019 skal ha krav til nullutsleppsoperasjonar på flåtar og tilknytta arbeidsbåtar. • Krav om at alle anlegg må kutte utslepp frå drift med 50 % innan 2030. • Utslepp frå eksisterande konsesjonar må også reduserast, til dømes ved å innføra nullutsleppssoner langs kysten.
<p>Offshore servicefartøy</p>	<p>Med dagens teknologi kan ein redusera utsleppa til slike fartøy med 30 %. Det bør difor stillast miljøkrav til alle logistikkoperasjonar på norsk sokkel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krav til at alle båtar brukt i logistikkoperasjonar må kunne ta imot landstraum innan 2022 • Innføre krav i konsesjonstildelinga til nye operatørar på norsk sektor om at logistikkoperasjonane skal drivast etter fastsette miljø- og klimakriterier • Miljøkrav i alle offentlege anbod



Passasjerbåtar	<ul style="list-style-type: none">• Forskriftsfeste krav om lav- og nullutsleppsteknologi i ferje- og hurtigbåtanboda (Stortingsvedtak, Statsbudsjettet 2015, des. 2014).• Sette mål om nullutslepp i operasjon frå ferjer og hurtigbåtar innan 2030.• Leggja til rette for at offentlege samband blir stilt til disposisjon for pilotering av ny teknologi.
Fraktefartøy	<ul style="list-style-type: none">• Innføre krav om at alle fraktefartøy som skal segla i norsk farvatn må kunne ta i mot landstraum frå 2026, og at alle operasjonar til kai må utførast på straum frå same dato.• Sikra miljø- og klimakrav i innkjøp av offentlege sjøtransport-tenester.