

Oslo, 30.4.2020

Norske Havner representerer havnene i Norge og arbeider for å synliggjøre havnenes betydning, utvikling og konkurranseevne.

Norske Havner er en del av arbeidsgiver- og interesseorganisasjonen Samfunnsbedriftene som organiserer over 535 lokale og regionale samfunnsbedrifter, primært med kommunalt eierskap.

FNs bærekraftsmål er rettesnor og grunnlag for det Samfunnsbedriftene arbeider med og står for.

Miljødirektoratet

Postboks 5672 Torgarden
7485 Trondheim

Høringssvar til Klimakur 2020:

TRANSPORT PÅ LIKE VILKÅR REDUSERER KLIMAUTSLIPP

Det vises til høringen på Klimakur 2020. Norske Havner vil i dette høringssvaret komme med sine synspunkter innen transportsektoren. Norske Havner er en del av Samfunnsbedriftene (tidl. KS Bedrift) og det vises også til deres høringssvar.

Transportsektoren dominerer med 55 prosent av de forventede utslippene i ikke-kvotepliktig sektor i perioden frem mot 2030. Tungtransport langs veiene våre utgjør en stor andel av klimautslippene. Norske Havner mener at det er behov for mer strukturelle endringer innen transportsystemet om vi skal lykkes med å nå klimamålene. Innføring av mer klimavennlige drivstoff vil bidra, men en må organisere transportsystemet slik at en utnytter de enkelte transportformenes komparative fortrinn. Det å frakte gods på sjøen er den mest energieffektive og miljøvennlige transportformen. Alternativet til sjøfrakt er økt frakt på land, noe som med en forventet vekst i godstransporten vil føre til økte utslipp, vedlikehold og ulykker. Innføring av et

klimaregnskap for all transportinfrastruktur og veipricing av tungtransporten vil fremme en mer effektiv og klimavennlig transportsektor og bidra til at vi når klimamålene i 2030.

Transportvekst

Hvis transportveksten tiltar i tråd med framskrivningene i gjeldene Nasjonal transportplan (NTP) vil utslippene fra denne sektoren øke betraktelig frem mot 2030. I henhold til prognosene vil lastebilandelen øke med 70 prosent de neste 30 årene. Selv om det vil skje en overgang til kjøretøyer med mer klimavennlige energibærere etter hvert, vil utrulling trolig skje for sent. Estimer viser også at skip vil ha et energiforbruk på 30-50 prosent mindre per tonn fraktet i lang tid fremover (DNV-GL). Utviklingen er altså ikke bærekraftig og Norske Havner mener at det er nødvendig med en helhetlig tilnærming til transportsektoren for å få tilstrekkelige reduksjoner av klimautslipp.

Klimaregnskap i NTP

Utbygging og vedlikehold av transportinfrastruktur (veier, bane og farleder) bidrar til vesentlige utslipp og store kostnader for samfunnet. Innføring av et klimaregnskap i NTP vil ta høyde for utslipp i utbyggingsfasen (jf del A-6 i rapporten), men også for fremtidig bruk av infrastrukturen, herunder vedlikehold. Et klimaregnskap vil bidra til at en velger den mest klima- og miljøvennlige transportløsningen.

Veipricing

Alle transportformene bidrar til utslipp og påfører samfunnet eksterne kostnader. Disse kostnadene (utslipp, vedlikehold, ulykker mm) varierer mellom de ulike transportformene. De eksterne kostnadene er desidert størst innen veitransporten, mens sjøtransporten påfører samfunnet vesentlige mindre kostnader (TØI). Ved å innføre veipricing av tungtransporten vil en ikke bare bidra til like konkurransevilkår innen transportsektoren, men en vil fremme den transportbæreren som er mest miljøvennlig. Dette er i tråd med prinsippet om at forurensere betaler. Innføring og økt tilgjengelighet av ulike klimavennlige drivstoff innen transportsektoren, som beskrevet i rapporten, vil bidra i samme retningen. Sammen med tilskuddsordninger som bidrar til mer effektive havner vil dette bidra til å flytte mer av godstransporten over på sjø og redusere samfunnskostnadene og klimautslippene ved godstransport. På sikt kan en effektiv veipricing erstatte direkte tilskuddsordninger.

Videre mener vi at klimagrunnlag må være en sentral faktor når det offentlige bestiller transporttjenester, eksempelvis ved (større) byggeprosjekter.

Virkemidler

Norske havner foreslår følgende tiltak og virkemidler:

- I. At alle transportformene betaler for sine eksterne kostnader, herunder innføre en ordning med veipricing av tungtransporten.
- II. Etablere et klimaregnskap i transportsektoren (NTP) for å fremme de mest miljøvennlige transportløsningene.
- III. Legge til rette for økt bruk av klimavennlige drivstoffer som beskrevet i rapporten, herunder bruke virkemidler som ENOVA, Grønt Skipsfartprogram og offentlige innkjøp.

Oppsummering

Norske Havner mener at det er gjort mye godt kartleggingsarbeid innen de ulike sektorene i Klimakur 2020. Men Norske Havner er også av den klare oppfatning at de store effektene får en først når en bryter opp strukturer og ser på løsninger som går på tvers av systemer, bransjer og sektorer. Dette tenker vi er den fremste utfordringen i det videre arbeidet om Klimakur skal bli en effektiv medisin i klimakampen.

Hilsen

Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør

Arnt Einar Litsheim
Fagdirektør