



Oslo, 26. januar 2021

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.

Til

Energi- og miljøkomiteen

Meld. St. 13 (2020-2021) - Klimaplan for 2021-2030

Norske Havner viser til regjeringens melding til Stortinget om klimaplan for 2021-2030. Norske Havner har følgende innspill til meldingen:

Klimautfordringen er en global utfordring. Norske Havner vil derfor innledningsvis fremheve viktigheten av at en norske myndigheter følger aktivt opp de initiativ som kommer fra bla. EU og IMO når det gjelder mål og tiltak for å sikre en mer bærekraftig transportsektor.

Nasjonalt står transportsektoren står for betydelige utslipp i ikke-kvotepliktige sektor (60%). Mens utslippstallene fra industrien har blitt redusert siden 1990 tallet, har det økt med 37 prosent innen veitrafikk. Norske Havner er derfor enig med regjeringen i at innsatsen innen transportsektoren vil være helt avgjørende for å nå klimamålsetningene.

Når så store deler av klimameldingen er avhengig av Nasjonal transportplan for å nå målene i Paris-avtalen, betyr det at transportsektoren spiller en nøkkelrolle for om en vil nå målene i eller ikke. Da er det også helt avgjørende at Nasjonal transportplan endrer seg fra å være en tradisjonell utbyggingsplan til å bli et strategisk verktøy for å realisere klimaforpliktelsene. Målstrukturen i arbeidet med den nye transportplanen er god. Utfordringen ligger derimot i at transportetatene i liten grad klarer å forholde seg til dem i sine analyser. Da får en heller ikke gode nok insentiver til å justere politikken.

Klimaplanen peker på viktigheten av å innføre mer biodrivstoff og elektrifisere bilparken, herunder også mindre varebiler. Elektriske vogntog ligger derimot lenger fremme i tid. Grunnlagsanalysene NTP viser en økning i antall tunge lastebiler med hele 70 prosent de neste 30 årene. Her ligger noe av kjernen i problemet. Mens trafikkveksten vil øke drastisk frem mot 2030, går innføring av null- og lavutslipps-teknologi for sakte. Dersom det ikke settes i verk sterke tiltak på transportsiden vil utslippene mest sannsynlig øke, i beste fall blir tiltakene bare «skadelindrende». Da vil Norge trolig heller ikke klare å oppfylle Paris-avtalen.

I forlengelsen av dette etterlyser Norske Havner tydeligere virkemidler for at godset skal transporteres mer klimavennlig. Her er det verdt å merke seg at sjøfarten ligger i front i den grønne omstillingen («Tempo på grønn omstilling i norsk næringsliv», EY Nov 2019). En grønnere skipsfart i kombinasjon med overføring av gods fra vei til sjø vil således være sentralt og må prioriteres i neste NTP.

Vi vil peke på følgende områder som må styrkes for at havn og sjøtransporten skal bidra til klimamålsettingene:

- Forurensere betaler prinsippet må gjelde fullt ut i transportsektoren. De ulike transportformene må betale for de kostnadene de påfører samfunnet. Det gjelder alle transportformene, men veitransporten er i dag favorisert i forhold til sjøtransporten. Norske Havner mener at et godt virkemiddel vil være å innføre veiprisering av tungtransporten. Slik vil en bedre utnytte de ulike transportformenes fortrinn og få ned utslippene.
- Det skal koste å slippe ut klimagasser. Karbonprisingen skal øke fra dagens 590,- til 2000 i 2030. Norske Havner mener at skal en legge til rette for mer miljøvennlige drivstoff i transportsektoren, må karbonprisen heves raskere til et høyere nivå. Så må det i tillegg vurderes om inntektene bør gå inn i et CO₂fond, eller at det får en binding mot Klima- og energifondet, slik at det bidrar til reelle omstillinger.
- I samfunnsøkonomiske analyser prises karbon til «lavpris». I Sverige prises dette sju ganger høyere enn i Norge. Det medfører at investeringer i veiinfrastruktur i Norge premieres på bekostning av mer klimavennlige tiltak.
- Sikker og effektiv transport på kjøll trenger en robust kystforvaltning. Kystverkets budsjetter har over tid blitt nedprioritert. Kystverket påpeker selv at om denne trenden fortsetter blir det en etat som må gjøre harde prioriteringer og bygge ned tjenestetilbudet. Det vil ikke fremme en miljøvennlig sjøtransport.
- Mange havner har prosjekter som vil stimulere mer sjøtransport og grønn omstilling. Mange av disse prosjektene krever ekstern finansiering for å realiseres. Tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlig havner er et viktig verktøy for å realisere slike prosjekter og bør styrkes fra dagens nivå. Vannveiene (farledene) til

havnene må utbedres og vedlikeholdes for å være effektive grønne transportårer for fremtidens skipsfart da skipene trolig blir større.

- Havnenes tilknytning til vei- og banenettet må utvikles og vedlikeholdes, slik at en får mest mulig sømløs og effektiv transport mellom sjø og land.
- Det må settes tydelige mål og krav til reduksjoner av klimagassutslipp i NTP 2022-2033, bla. klimaregnskap for alle infrastrukturbygginger og vedlikehold.
- ENOVA må brukes aktivt i å realisere havnene som energihuber.
- Grønt Skipsfartsprogram, som en viktig aktør for å redusere utslippene fra sjøtransporten og å skape en grønn maritim industri, må videreføres

Klimautfordringen er global og må møtes med tiltak som henger sammen nasjonalt og internasjonalt. Norske Havner mener at regjeringen må være proaktiv i samarbeidet med i EU og IMO for å finne hensiktsmessige virkemidler som bidrar til en mer bærekraftig samfunnsutvikling som ikke forringer den naturlige internasjonale konkurransen. Samtidig har Norge tatt på seg forpliktelser som må oppfylles gjennom nasjonale tiltak.

Vi har nå knapt 9 år igjen på å oppfylle klimamålene og det påhviler derfor et stort ansvar på nasjonale myndigheter å utforme en politikk som er hensiktsmessig og effektiv nok for å nå målene. Det fordrer også en ny og tydelig transportpolitikk.

Med vennlig hilsen



Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør

Arnt-Einar Litsheim
Fagdirektør

formaterte: Norsk (nynorsk)

formaterte: Norsk (nynorsk)

formaterte: Norsk (nynorsk)