

Bergen, 2. mai 2024

Høring - redusert CO2-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart - Kystrederiene

Kystrederiene takker for anledningen til å svare på høringen. Kystrederiene er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for over 200 rederier som samlet opererer en stor flåte innen nærskipsfarten. Vår organisasjon representerer en stor og sammensatt gruppe som daglig bruker farvann og havner langs Norges kystlinje. Kystrederiene viser til høringen som er sendt ut av Skatteetaten og vil i forbindelse med høringen gi innspill om forslaget.

Skipsfart har frem til 2024 ikke vært omfattet av EUs klimakvotesystem som en aktivitet i klimavotedirektivet. Deler av skipsfarten som enda ikke er kvotepliktig plikter å overvåke og rapportere sine CO2-utslipp etter krav i MRV-forordningen, som er tatt inn i norsk rett. MRV-forordningen ble vedtatt med mål om å i fremtiden inkludere skipsfarten i EUs klimakvotesystem.

Skipsfarten vil bidra til utslippskutt

Alle aktører må ta sin del av ansvaret for at klimamålene blir nådd. Nærskipsfarten, og sjøtransporten generelt må også gjøre sin del. Regjeringens klimaplan og EUs fit for 55-pakke vil gi vesentlige føringer for transportpolitiske valg for lang tid, og legge viktige premisser for samfunnsutviklingen. Meningen med å inkludere skipsfarten i kvotemarkedet er at det vil lønne seg å gjøre klimavennlige investeringer på eksisterende skip, samt at det vil lønne seg å investere i nybygg av skip som har et mye lavere klimagassutslipp enn dagens skip. Det vil derfor være logisk at statens inntekter ved salg av kvoter vil brukes for å få ned utslippskuttet i maritim næring.

Økte inntekter til staten fra auksjonering av klimakvoter

Staten får en økning i inntekter fra auksjonering av kvoter når EUs klimakvotesystem utvides til å omfatte skipsfartsaktiviteter. Hvordan fordelingsnøkklene blir mellom land etter skipsfartens inkludering i EUs klimakvotesystem er ikke endelig avklart, men det er imidlertid grunn til å tro at det med dagens kvotepriser er snakk om auksjonsinntekter i størrelsesorden flere hundre millioner kroner i året. Næringen vil i tillegg få en økt administrativ byrde. Denne byrden forventes å være mer krevende for små skipsoperatører som håndterer få skip, som følge av begrensede stordriftsfordeler og større administrativ byrde relativt til inntjening og administrativ kapasitet. Det blir også innført et nytt krav om at alle skipsoperatører må rapportere aggregerte utslippsdata på selskapsnivå til administrerende myndighet hvert år, noe som vil øke byrden for de som blir omfattet av klimakvotesystemet. Foruten at skipsoperatørene påvirkes, vil dette nødvendigvis også påvirke byrden for det enkelte skip. Kystrederiene mener derfor at inntektene staten mottar fra auksjonering av kvoter, må falle tilbake til næringen gjennom støtteordninger, finansieringstiltak og andre ordninger som kan være med å sette fart på den grønne omstillingen i maritim sektor.

Innlemmelse av EU-rettsakter i norsk rett

Det er kritisk at Norge raskt innlemmer EU-rettsakter i norsk rett. Disse rettsaktene er allerede vedtatt i EU og har direkte relevans for operasjonelle og konkurransemessige forhold i maritim sektor. Ved å implementere disse rettsaktene vil norske rederier stilles på like fot med sine konkurrenter i EU, noe som er avgjørende for en rettferdig og forutsigbar drift. Ettersom Norge ikke har innflytelse over innholdet i de vedtatte rettsaktene, er det essensielt at disse implementeres uten forsinkelser for å unngå en situasjon hvor norske rederier opererer under ulike og potensielt ugunstige forhold.

Redusert CO₂-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart

Den utsendte gjelder forslaget om en redusert sats for CO₂-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart. Kystrederiene støtter norske myndigheters syn om at det ikke bør ilegges både kvoteplikt og avgift, men mener at de er problematisk at det fremdeles ikke er avklart om den reduserte satsen blir godkjent av ESA. Kystrederiene stilte derfor allerede i oktober i fjor et stortingssspørsmål om saken, nemlig; *Hvorfor velger regjeringen å øke CO₂-avgiftssatsen for innenriks sjøfart før det er avgjort om en lavere sats kan innføres for å skape mer like konkurransevilkår, videre, hva anslås provenyet fra denne avgiftsøkningen å være, og hvordan vurderes økningen ift EØS-avtalen, med tanke på om det er tillatt å holde nærskipfarten på 2023-avgiftsnivået mens man venter på en beslutning fra ESA angående muligheten for en lavere sats?*

Finansministerens svar var dessverre ikke tilfredsstillende, og som fremgår av høringsforslaget, er det fremdeles ikke avklart hvilken beslutning ESA kommer til å ta. Kystrederiene lurer derfor på hvorfor man ikke avventer en avklaring fra ESA, før forslaget behandles.

Sett vekk fra problemstillingen som beskrevet over, er Kystrederiene positiv til at den foreslåtte reduksjonen av avgiftssatsen gjennomføres ved direkte fritak ved kjøp/levering fra registrert virksomhet, og refusjon ved kjøp/levering fra uregistrert virksomhet. Dette vil for de aller fleste rederiene bety at de kan få levert drivstoff uten avgift, mot at de kan erklære at den skal brukes i kvotepliktig innenriks sjøfart. At refusjonen utbetales månedlig, er også noe vi i Kystrederiene støtter.

Som nevnt tidligere, mener Kystrederiene at det er hensiktsmessig at inntektene staten mottar fra auksjonering av kvoter, må falle tilbake til næringen gjennom støtteordninger, finansieringstiltak og andre ordninger som kan være med å sette fart på den grønne omstillingen i maritim sektor. Det er bred støtte for dette i maritim næring, noe som også kommer frem i forhandlingene om et maritimt klimapartnerskap. Næringen har lagt frem følgende forslag for fiskeri- og næringsdepartementet og klima- og miljødepartementet:

Finansieringsmekanismer: CO₂-fond, EU-ETS-inntekter, videreføring av NO_x-avtalen til og med 2031, med økt fokus på å gjennomføre energieffektiviserende tiltak som gir CO₂-reduksjon.

A. Partene er enige om at det igangsettes en prosess i 2024 med sikte på å komme fram til start av forhandlinger om ny NOx-avtale innen 2025, med intensjon om å inngå avtale med virkning fra 2028.

B. Partene er enige om at det igangsettes en prosess i 2024 med sikte på forhandlinger innen 2025 om en miljøavtale om CO2-reduskjon etter modell fra nærliggende miljøavtalekonsepter (jf. Miljøavtalene om NOx) med intensjon om å inngå avtale innen 2026.

C. Partene er enige om at det igangsettes en prosess i 2024 med sikte på å komme fram til start av forhandlinger om miljøavtale innen 2025, hvor auksjonsinntekster fra kvotesalg til skipsfarten i ETS kanaliseres inn i et fond som finansierer maritime klimaomstillingstiltak.

En grønn omstilling er ikke mulig med en rød bunnlinje, og det er derfor viktig at næringen involveres i prosessen videre. Det er en forutsetning at nye tiltak ikke er konkurransevridende for norske rederier, og at man finner løsninger som både kutter utslipp og samtidig styrker norsk maritim næring.

Med hilsen

Tor Arne Borge

Administrerende direktør
(elektronisk signert)

Karsten H. Sprenger

Seniorrådgiver politikk, analyse og samfunnskontakt
(elektronisk signert)