

Til statsminister Erna Solberg

Fra Energigass Norge og Kystrederiene

Haugesund/Bergen 28.11.18

BRUK AV LNG I MARITIM SEKTOR

Vi viser til din opptreden på Zerokonferansen 7. november 2018 der du i en samtale med Zeros leder Marius Holm diskuterte regjeringens klimapolitikk. I samtalen trakk du etter vårt syn fortjenestefullt fram grønn skipsfart som et av de områdene der Norge kan gjøre en ekstra innsats for det globale klimaet.

Vi tillater oss likevel å gjøre oppmerksom på at du i ditt påfølgende svar til Holm sendte helt nye signaler på et viktig del-område innenfor grønn omstilling av skipsfarten, nemlig bruk av flytende naturgass LNG som drivstoff for skip.

I regjeringens maritime strategi slås det fast at LNG er blant de drivstofftypene som har «størst potensial til å redusere både klima- og miljøutslipp.» Dette er i tråd med en rekke studier fra blant andre DNV-GL som viser at bruk av LNG reduserer CO₂-utslippene med 25 % og utslipp av NO_x, svovel og partikler med 90 – 100%. Også i Nasjonal Transportplan trekkes LNG fram som «lavutslippsteknologi» som i «maritim transport kan bidra til å redusere utslippene av NO_x og CO₂.» Skiftende regjeringer har gitt klare signaler til både verft og rederier om at satsingen på LNG og LNG-hybrider er ønsket, og at LNG er særlig avgjørende som klima- og miljøteknologi for den kyst- og havgående maritime transporten der batterier ikke er et alternativ.

Statsministerens svar til Holm på Zero-konferansen gir derimot inntrykk av en annen innstilling til LNG som klima- og miljøløsning for skipsfarten. Statsministeren sa «nå hiver vi jo ut det som var det store miljøgrepet for 15 år siden, LNG-fergene,» og fulgte opp med å si at «I dag er det mange andre land som snakker om LNG som løsningen på det, mens vi jo har beveget oss vekk fra det og er over på å enten se på hydrogenløsninger på noen områder, og ikke minst se på hvordan vi kan bruke el-kraft gjennomført i mye mer av vår maritime sektor.»

Batterier og landstrøm er gode klimaløsninger for mange ferger og for skip som går over korte avstander. Det samme er biogass som kan blandes direkte med LNG og tas i bruk uten store ombyggingskostnader. Men for skip langs kysten og på åpent hav, er elektrifisering langt unna å være et alternativ alene. At statsministeren ønsker å få oppmerksomhet om den positive satsingen på el-ferger, er selvsagt naturlig. Men vi stiller oss undrende til at statsministeren ser ut til å stille andre lands satsing på LNG som en kontrast til den norske satsingen på batterier. Norge er fremdeles

verdensledende på LNG og LNG-hybrider. Et eksempel er de nye kysttruteskipene Havyard bygger for Havila som kombinerer LNG og batterier, og i tillegg setter av plass til hydrogen. LNG kommer i tiår til å være en forutsetning for økt bruk av biogass, batterier og på sikt hydrogen.

I 2025 trer den Internasjonale Maritime Organisasjonen IMOs avtale om utslippsreduksjoner fra global skipsfart i kraft. Avtalen vil trolig bidra til økt etterspørsel eller klimateknologi for skipsfarten. Det åpner muligheter for norske teknologimiljøer, verft og rederier, ikke minst innenfor design og bygging av LNG- og LNG-hybridskip. Skal vi bruke vekstmulighetene den grønne omstillingen gir er vi avhengig av at regjeringen fortsetter å støtte utviklingen av klima- og miljøteknologi for skipsfarten, både gjennom de ordningene som er etablert og gjennom drahjelpen politiske signaler gir.

Statsministerens uttalelser på Zero-konferansen understreker at regjeringen har riktige ambisjoner, men bidrar også til å skape uro for om regjeringen ser de viktige nyansene i hvilke roller ulike klima- og miljøteknologier må spille i den grønne skipsfarten. For næringen sees også uttalelsen i lys av at regjeringen i statsbudsjettet for 2018 uten å utrede konsekvensene, innførte CO₂-avgift på bruk av LNG som drivstoff i skip. I følge en studie fra DNV-GL vil avgiften føre til at LNG blir mindre konkurransedyktig overfor tradisjonelle drivstoff. Resultatet vil bli økte utslipp i størrelsesorden 100 000 til 500 000 tonn CO₂/ekv mellom 2020 og 2030. En samlet maritim næring advarte mot avgiften som innføres bare år før IMOs globale strategi trer i kraft. På møtet Klima- og miljøverndepartementet avholdt om handlingsplan for grønn skipsfart 1. november, meldte både redere og verftsindustri at CO₂-avgiften rammer bruken av LNG og forsinker den grønne omstillingen.

På bakgrunn av de signalene statsministeren sendte på Zero-konferansen og uroen CO₂-avgiften på bruk av LNG har ført til i næringen, ber vi om et møte med statsministeren for å gjennomgå hvordan næringen ser på bruken av ulike klima- og miljøteknologier for skipsfarten og hvordan regjeringens politikk kan bidra til å forsterke det grønne skiftet i maritim sektor.

Dette brevet ser sendt på vegne av Energigass Norge og Kystrederiene.

For Energigass Norge

For Kystrederiene



Tore Woll
Daglig leder

Tor Arne Borge/s
Administrerende direktør