

## A 1771/tillväxt

**Afgreiðsla** Nefndarálit norrænu hagvaxtar- og þróunar-  
nefndarinnar um

**Þingmannatillögu  
um rafvæðingu siglinga og hafna****Tillaga**

Norræna hagvaxtar- og þróunarnefndin leggur til að

Norðurlandaráð beini þeim tilmælum til Norrænu ráðherranefndarinnar

*að hún efni til viðræðna norrænu landanna og allra Eystrasaltsríkjanna um sameiginlega staðla fyrir rafvæðingu hafna á svæðinu og enn fremur að skipum í höfnum verði gert að nota landrafmagn og veita aðgang að hleðslu-straumi og þróa innviði fyrir losunarlausu orkubera (eins og vetni og ammoníak);*

*að hún beiti sér fyrir því að Norðurlönd leggist á eitt um að draga úr útblæstri í höfnum (og á sjó, til dæmis hvað viðvíkur tæmingu tanka á sjó);*

*að hún beiti sér fyrir því að þróaðir verði sameiginlegir umhverfisvísar fyrir siglingar (sérstaklega varðandi strandlengjumferð og á styttri ferðum) og að Norðurlönd samhæfi umhverfiskröfur við setningu hafnargjalda (svo að umhverfisvænni farartæki njóti góðs af).*

**Bakgrunnur**

Góðar vaxtarhorfur eru í siglingum sökum þess að þær kalla ekki á nýja innviði. Vatnið er fyrir hendi, strandsvæði Norðurlanda eru löng og mikil auk þess sem hægt er að nýta vatnaleiðir í löndunum mun betur en nú er gert. Á Norðurlöndum eru góð tækifæri til þess að þróa jarðefnaeldsneytisláusa vöruflutninga sem vinna saman og styrkja samkeppnisfærni svæðisins í heild. Norðurlöndin eru miklar siglingaþjóðir á alþjóðavísu en um 20% flutningaskipa í heiminum eru í eigu norrænna útgerðarféлага. Sérstök ábyrgð hvílir á herðum norrænu þjóðanna og þær verða að vera leiðandi í þróun sem eykur orkunýtni í siglingum og dregur úr útblæstri. Sé ætlunin að fylgja metnaðarfullum áformum um að draga úr losun á Norðurlöndum eru samgöngur, og þar með taldar siglingar, eitt stærsta og mikilvægasta sviðið sem þarf að leggja áherslu á.



Ef settar eru sérstakar kröfur umhverfisvernd í norrænum höfnum gæti það fælt sum útgerðarfélög frá, en einnig samkeppnisforskot fyrir flutningafyrirtæki sem vilja koma til móts við umhverfisvitund á mörkuðum. Þess vegna er mikilvægt að þróa sameiginlega umhverfisvísa, byggða á mælanlegum breytum, sem eru gagnsær og sanngjarnir og með slíkum umhverfiskröfum að allir sem vilja get fylgt þeim eftir. Norrænir umhverfisvísar gætu orðið að fyrirmynd og lagt grunninn að svipuðum umhverfisvísunum á ESB- og alþjóðavettvangi.

Stutt er á milli hafna við Eystrasaltið og á Norðurlöndum almennt. Tækninni fleygir stöðugt fram og rafknúna vélar og hleðslustöðvar verða æ algengari. Margt hefur verið gert og má þar nefna tengibúnað við landrafmagn í höfnum og afslátt sem útgerðum er boðinn ef þær velja sjálfbærar lausnir.

Í Svíþjóð sigla rafmagnsferjurnar Aurora og Tycho Brahe milli Helsingjaborgar og Helsingjaeyrar í Danmörku og í skerjagarðinum fyrir utan Stokkhólm sigla SjöVägen og Movitz. Í norskum fiskiðnaði nemur dísilnotkun um 400 milljónum lítra árlega en með rafvæðingu mætti minnka hana um 80%. Sem dæmi má nefna fiskibátinn Elfrida sem er 14 metra langur og rafknúinn að fullu. Báturinn siglir daglega í um 50 mínútur og rafgeymarnir hlaðast að nóttu til. Norðmenn þróuðu einnig fyrstu rafknúna ferjuna, Amper, en auk þess að draga úr útblæstri hefur hún lækkað rekstrarkostnaðinn um 80%. Visedo OY í Finnlandi hefur smíðað um 100 tonna þungt og 23 metra langt farþegaskip með rafknúnni aflrás sem er sögð spara um 25 þúsund lítra af eldsneyti árlega. Bátarnir í Feneyjum eru einnig rafvæddir. „Scossa“ er 15 metra langur bátur sem er rafknúinn að fullu. Hann tekur 40 farþega og er knúinn með 180 kílóvatta rafmagnsvél. Í Frakklandi vinnur fyrirtækið Seabubbles að fyrstu frumgerð af rafknúnum leigubílabátum.

Helstu viðfangsefni við rafvæðingu siglinga er fjárhagsleg áhætta og hleðsluhraðinn, segir í forkönnun sem Lighthouse vann með yfirskriftinni „Elektrifisering av sjöfarten - en nulägesbeskrivning av teknik och marknadsläge inom maritim elektrifisering och analys av behov och möjligheter för elektrifisering inom sjöfarten“ (Rafvæðing siglinga: Staðan varðandi tækni og markaðsstöðu rafvæðingar sjóflutninga og greining á þörfum og tækifærum rafvæðingar siglinga):

[http://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/elektrifisering\\_webb.pdf](http://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/elektrifisering_webb.pdf)

Aðgangur að landrafmagni og skylda til að nota það felur í sér tvo kosti:

- 1) Skipin hafa síður þörf fyrir að láta ljósavélar ganga í höfnum. Auk þess að notkun jarðefnaeldsneytis minnkar batna loftgæði umhverfis hafnirnar svo um munar. Ljósavélar sem eru í gangi í höfnum valda umtalsverðum útblæstri mengandi efna.
- 2) Skipunum gefst tækifæri á að hlaða rafgeyma sína áður en þau leggja úr höfn. Kostirnir eru enn sem komið takmarkaðir vegna stærðar



þeirra rafgeyma sem nú eru í notkun en þegar verð á rafgeymum lækkar munu skipin væntanlega taka stærri rafgeyma í notkun.

Skylduna til að nota landrafmagn mætti smám saman gera víðtækari og láta hana ná til fleiri tegunda farartækja sem gætu verið í eftirfarandi röð:

- 1) reglulegar ferjusamgöngur þegar legið er við festar lengur en í fjórar klukkustundir;
- 2) alþjóðleg skemmtiferðaskip sem liggja lengur en fjórar klukkustundir við festar;
- 3) allir farþegaflutningar (almenningsferjur og alþjóðleg skemmtiferðaskip);
- 4) vöruflutningar.

Ferjur í reglulegum samgöngum og alþjóðleg skemmtiferðaskip liggja yfirleitt við festar nálægt miðborgum. Loftgæði er hægt að bæta verulega á þessum svæðum með rafvæðingu hafna og skipa. Sameiginlegur staðall til að samræma tengibúnað í höfnum gerir skipum kleift að nýta sér landrafmagn.

### **Sjónarmið nefndarinnar**

Nefndin fjallaði um hina upphaflegu tillögu flokkahóps jafnaðarmanna á fundi sínum í Helsinki 3. september 2019 þar sem eftirfarandi sjónarmið komu fram. Þessi sjónarmið hafa nú verið rædd/innleidd í þessu nefndarálit:

Flokkahópur miðjumanna telur að þriðji upphaflegi tillöguliðurinn: „að hún beiti sér fyrir því að þróaðir verði sameiginlegir umhverfisvísar fyrir siglingar og að Norðurlöndin samhæfi umhverfiskröfur við setningu hafnargjalda“, þarfnist frekari vinnslu, meðal annars í sambandi við hversu langt tilmælin ná. Flokkahópur miðjumanna telur einnig að tillagan eigi að minnast á vandamál tengd tæmingu tanka hjá stórum skipum á hafi úti, ekki bara í höfnum. Hópurinn óskaði einnig eftir að varlega væri farið í því að nota þvingandi staðla. Aftur á móti taldi flokkahópur hægrimanna að tillagan ætti að leggja áherslu á rafmagn frá höfn, frekar en á hafi úti. Jafnaðarmenn útskýrðu að tillagan miðar að breytilegri gjaldtöku sem byggist á umhverfis-sjónarmiðum og ekki öðru.

Á fundi í Stokkhólmi hinn 30. október komu fram fleiri sjónarmið: Fremskrittspartiet í Noregi tók fram að í undirbúningi fyrir norræna umhverfisvísa sé mikilvægt að ræða einnig spurningar sem varða hreinsun á skipsskrokkum til þess að minnka losun meðan á ferð stendur og að einnig sé unnið að því að koma í veg fyrir að framandi sjávarlífverur berist milli hafna yfir hafið. Flokkahópur miðjumanna og flokkahópur hægrimanna voruðu við því að eigin norrænar umhverfiskröfur, sem gætu verið (efnahagslega) íþyngjandi fyrir sum útgerðarfélög, gætu valdið því að norrænar hafnir verði ekki fyrir valinu. Norræn vinstri græn litu svo á að harðari kröfur gætu gefið Norðurlöndum samkeppnisforskot. Flokkahópur jafnaðarmanna vill undirstrika að mikilvægt er að vísar geri fólki kleift að bera á einfaldan hátt saman niðurstöður



ólíkra umhverfiskrafna milli hafna og að sameiginlegir norrænir staðlar/umhverfis-  
vísar geti verið til grundvallar og yfirferst til ESB og á alþjóðavettvang þegar þeir  
hafa verið innleiddir og fengið reynslutíma. Einnig var bent á að samgöngur eru það  
svið sem mikilvægast er að gera breytingar á sé ætlunin að vinna gegn loftslagsváni.

Nefndin ákvað að bjóða aðilum úr einkageira á sumarfund nefndarinnar 28. júní 2022  
til að átta sig betur á sjónarmiðum þingmanna sem borist höfðu varðandi  
þingmannatillöguna áður en nefndin veitti álit sitt.

Jan Hanses, framkvæmdastjóri Viking Line og Mats Björkendahl, sérfræðingur í  
umhverfismálum og skipatækni hjá Rederierna í Finnlandi fjölluðu einkum um  
forsendur þingmannatillögunnar fyrir rafvæðingu siglinga og hafna og þá út frá  
siglingum í Eystrasalti, einkum milli Finnlands og Svíþjóðar. Í ljósi þeirrar tækni-  
þróunar sem á sér stað á rafvæddum farartækjum töldu þeir ekki að siglingar gætu  
orðið fjárhagslega sjálfbærar. Vegna fjarlægðarinnar milli Finnlands og Svíþjóðar  
tækist ekki að halda tímaáætlun því rafvæðingin dragi úr siglingarhraða og hleðslu-  
tíminn lengi landlegu skipa. Fyrir vikið væri ekki hægt að ná þeim flutningshraða sem  
viðskiptavinir, farþegar og flutningafyrirtæki óskuðu eftir. Auk þess væru  
rafhlöðurnar enn sem komið er stórar og fyrirferðarmiklar í lestarrúmi skipanna. Hvað  
varðar hleðslu rafhlaðnanna eru aðstæður til að hlaða þær til lengri tíma erfiðar,  
einkum á veturnum þegar rafhlöður tæmast fyrr á norðlægum og köldum hafsvæðum.

Viking Line hefur tekið landrafmagn í notkun þegar skipin koma, leggjast að bryggju  
og þegar þau sigla úr höfn. Núverandi aðstæður í siglingum eru slæmar og hefur  
mörgum stórum skipum í Eystrasalti verið lagt vegna þess hve erfitt er að ná fjárhags-  
legri sjálfbærni. Talið er að til þess að ná grænum umskiptum í fjárhagslega sjálf-  
bærum siglingum verði löndin að leggja sitt af mörkum til að styðja við umskiptin.

Reykjavík, 7. september 2022

*Anders Eriksson (ÁF)*

*Freddy André Øvstegård (SV)*

*Jaspar Langgaard (sb)*

*Karianne B. Bråthen (A)*

*Liv Kari Eskeland (H)*

*Maria Stenberg (S)*

*Marius Arion Nilsen (FrP)*

*Ola Johansson (C)*

*Orri Páll Jóhannsson (VG)*

*Paula Werning (sd)*

*Per Olav Tyldum (Sp)*

*Sofia Westergren (M)*

*Stein Erik Lauvås (A)*

*Vilhelm Junnila (saf)*