

**A 1749/hållbart****Behandlas i** Utskottet för ett hållbart Norden

Utskottet för ett hållbart Nordens betänkande över

**Medlemsförslag  
om att minska utsläppen från sjöfarten i Norden****Förslag**

Utskottet för ett hållbart Norden foreslår at

Nordisk råd rekommenderer Nordisk ministerråd

å initiere et nordisk samarbeid om å utvikle felles nordisk standart for miljø-differensiert havneavgift

å utrede erfaringer med anvendelse av styremidler til å fremme den grønne omstilling i sjøfarten

Utskottet för ett hållbart Norden foreslår at

Nordisk råd rekommenderer regjeringene i Danmark, Sverige og Finland

å arbeide for å sikre og styrke miljødimensjonen i pågående revisjon av direktiv om mottakingsfasiliteter i havn til avlevering av avfall fra skip

Utskottet för ett hållbart Norden foreslår at

Nordisk råd rekommenderer de nordiske regjeringene

å samarbeid om og samordne sine forhandlinger innen for Den internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO om regler for utslipp av klimagasser fra internasjonal sjøfart med sikte på å få utslipp fra sjøfarten redusert

å samarbeide om utviklingen av nye initiativ og oppfølging på vedtatte innsatser i IMO, EU og andre relevante samarbeidsorganer som har som formål og redusere utslipp fra sjøfarten i Norden og Arktis

**Bakgrund**

Nordisk grønt venstre i Nordisk råd har lagt fram et forslag om tiltak for å redusere utslipp fra sjøfarten i Norden og Arktis og å arbeide sammen om dette innen internasjonale organisasjoner. Det foreslås at Nordisk råde rekommenderer de nordiske regjeringer:

att samarbeide kring ytterligere insatser att minska utsläpp från sjöfarten i Norden och Arktis



att føra fram gemensamma förslag på detta område i IMO, EU och andra relevanta samarbetsorgan

I beskrivelse av bakgrunnen til forslaget henvises det til en rekke uheldige miljøeffekter av sjøfarten inklusive utslipp av kvelstoffoksid/NO<sub>x</sub>, mikropartikler, svovel, ballastvann og avløpsvann samt oljespill og bunn-maling. Videre forklares at det er tale om en internasjonal virksomhet som reguleres gjennom globalt samarbeid, og derfor skal de nordiske land agere med proaktive tiltak innenfor de relevante fora som IMO og EU.

### Høring

Forslaget har ikke vært til formell høring.

### Utskottets synpunkter

#### *Generelt*

Forslaget fra Nordisk grønt venstre er i linje med flere rekommandasjoner som Nordisk råd har vedtatt de seneste årene. Til eksempel rekommandasjonene om sjøfartsikkerhet i de arktiske områder (2017), lotsplikt i Øresund (2017), flammepunkt for diesel (2015) og implementering av EUs svoveldirektiv (2013). Rekommandasjonen om sjøfartsikkerhet i Arktis inneholder bl.a. anbefalinger om at de nordiske land samarbeider i IMO om avtale som forbyder tungolje i arktisk skipsfart og å styrke særregler om skipsfart i polarområdene (Polar Code). Forslaget er på linje med flere målsetninger i Agenda 2030, både mål 13. om klima og mål 14. om liv under vann, og vil kunne bidra til oppfølgingen av disse.

Det er ingen tvil om, som beskrevet i forslaget, at det er mange miljøutfordringer knyttet til sjøfarten, ikke minst i kolde og delvis isdekket havområder. Det er også riktig at de kun kan løses gjennom internasjonalt samarbeid, spesielt i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO, som regulerer skipsfarten uten for 3 mil grensen. Innen for IMO er det vedtatt 59 ulike internasjonale avtaler om rettigheter og forpliktelser for den globale skipsfart.

De nordiske land er i global sammenheng relativt store sjøfartsnasjoner og med en sterk maritim sektor. Dette er en styrkeposisjon i internasjonalt samarbeid på det maritime området, ikke minst hvis landene kan samarbeide og danne allianser med like-sinnede nasjoner. I interpellasjon med Nordisk råds medlem Ruth Grung i Stortinget den 5. desember 2017 forklaret Norges minister for nordisk samarbeid, statsråd Frank Bakke-Jensen, «Ja, representanten har helt rett – Norden er i verden. Det handler rett og slett om at vi gjennom et nordisk samarbeid kan markere oss bedre. Jeg synes representanten la det fram bra når det gjelder mulighetene vi har for at påvirke IMO, som nordisk og gjennom EU, så jeg bare slutter meg til det som ble sagt.»

Sjøfart sammenliknet med transport på land gir miljøgevinst. Flere nordiske land har det som en del av sin klimapolitikk å overføre godstransport på land til sjøtransport. Miljøvennlig sjøtransport kan derfor betraktes om en del av klimaløsningen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Se til eksempel rapporten *ECO-bonussystem för sjöfart – delredovisning PM 2017:6, Stockholm, april 2017*.



### *Viktige fremskritt i internasjonal regulering*

Internasjonal regulering er tidskrevende. Til eksempel trådte ballastvannskonvensjonen, som ble forhandlet ferdig i 2004, først i kraft i september 2017, etter at Finland som stat nummer 52 ratifiserte den. På sikt leverer det internasjonale samarbeidet resultat. De seneste årene har det vært viktige fremskritt i arbeidet med internasjonal regulering for å redusere utslipp fra sjøfarten og for å redusere risikoen for ulykker og forurensning. For å nevne noen eksempler:

- Fra 2015 er Østersjøen og Nordsjøen SECA<sup>2</sup> områder, som betyr at svovelutslipp fra gamle som nye skip skal holdes inne for 0,5 % grense. Samme regel vil gjelde globalt fra 2020<sup>3</sup>.
- IMO godkjente først Østersjøen og senere Nordsjøen som NECA<sup>4</sup>-områder, havområder hvor det gjelder begrensninger på utslipp av nitrogen oksider (NOx). Reglene gjelder for nye skip fra 2021.
- IMO har i 2011 vedtatt at Østersjøen skal gjelde spesielle regler for avfallsvann fra store passasjerskip, som implementeres fra juni 2019 for nye skip og fra 2021 for eldre skip.
- IMOs PolarCode gjelder fra januar 2017 som standart for skips utrustning, besetningens trening og seillads i havområdene rundt nord- og sydpolen. Det pågår diskusjon i IMO om å forbyde bruken av tungolje (HFO) i arktiske farvann, på linje med forbud mot HFO i Antarktika.
- Ballastvannskonvensjonen som ble effektiv fra 2017 og skal nu implementeres.
- EU arbeider for tiden med revisjonen av direktiv om mottakingsfasiliteter i havn til avlevering av avfall fra skip<sup>5</sup>.

Internasjonal avtaler og regulering er ikke det enes redskap som de nordiske land har for å fremme bærekraftig transport til havs. Miljødifferensiering av havneavgiften vurderes å ha et stor potensiale til å fremme omstilling<sup>6</sup>. Det er tale om en indeks (Environmental Port Index) som måler miljøpåvirkning av skip som ligger til kai og beregner miljøscore for hvert skip. Høyere miljøscore gir lavere havneavgift, det skal lønne seg å få en god score, at investere i miljøforbedringer i skip.

### *Nordisk samarbeid*

---

<sup>2</sup> Sulphur Emission Control Area.

<sup>3</sup> Det pågår diskusjon i IMO om hvordan beslutning skal implementeres, bl.a. om det skal være forbud mot å ha brennstoff som ikke oppfyller kriteriene om bord på skip.

<sup>4</sup> Nitrogen Emission Control Area.

<sup>5</sup> Direktivets mål er å forbedre miljøskyddet til havs mot utslipp og avlastning av avfall av skepp. Direktivet har også som mål å øke effektiviteten av sjøfartsoperasjoner i hamnarna.

<sup>6</sup> Som eksempel kan det nevnes at med støtte fra Innovasjon Norge og Kystverket, har Trondheim Havn slått seg sammen med flere norske havner om å utvikle en egen metode for miljødifferensiering. Målet er å redusere negative miljøeffekter av cruiseanløp.



Det finnes mange eksempler på at de nordiske land gjennom samarbeid har klart å igangsette en bred internasjonal prosess som fører til internasjonal avtale. Ofte har forberedelsene foregått innenfor samarbeidet i Nordisk ministerråd. Selve forhandlingene i respektive internasjonale organisasjoner drives av regjeringene, på det tidspunkt er Nordisk ministerråd rolle begrenset.

Erfaringen viser at det er ressurskrevende både å utvikle nye forslag med den nødvendige vitenskapelige dokumentasjon samt å følge opp på disse i internasjonale organisasjoner. At Nordisk ministerråd involveres bidrar som regel til bedre forberedelser. For å fremme forslaget gjennomslagskraft er det hensiktsmessig å avsette midler på det nordiske budsjett. Nordisk råd har bidratt til at i Nordisk ministerråds budsjett for 2018 er avsatt midler til en utredning om sjøfartsikkerhet og miljøutfordringer i arktiske områder.

Sjøfarten hører til transportsektoren som siden 2005 formelt ikke er med i Nordisk ministerråds virksomhet. Et forslag herom ble nedstemt av de nordiske regjeringer i 2016. Et nytt forslag her om er på vei fra Utvalget for vekst og utvikling.

#### *Fokusering*

Forslaget henviser til miljøutfordringer generelt, og de er mange. Utvalget mener at det ville være en fordel å identifisere noen konkrete utfordringer som bør prioriteres.

Som fremgår av oversikten ovenfor er det innen IMO vedtatt mange avtaler som bidrar til oppnåelsen av medlemsforslagets mål å redusere uheldige miljøkonsekvenser i sjøfarten.

Som oppfølging på Paris-avtalen er IMO kommet i gang med forhandlinger om hvordan skipsfarten skal reguleres i forhold til utslipp av CO<sub>2</sub>. En plan ventes vedtatt i 2018 med ambisjon om regulering fra 2023. I første omgang vil det kun være tale om å registrere CO<sub>2</sub> utslipp, men eventuelle tiltak til å redusere utslipp ligger lengre inn i fremtiden. En samlet nordisk innsats innen for IMO kan ha positiv effekt på resultatene.

IMO har vedtatt planer om strengere regler for svovelutslipp, på linje med det som i dag gjelder for Nordsjøen og Østersjøen og som har gitt gode resultater. Ifølge vedtak skal 0,5 % svovelgrensen som gjelder i Østersjøen og Nordsjøen (den generelle grense er 3,5 %) gjelde for verdens havområder fra 2020. Det kan være behov for press fra Norden for å sikre at det følges opp på vedtaket.

#### **Utvalgets konklusjoner**

Utvalget støtter intensjonene i forslag men anbefaler endinger i at-satsene så forslaget blir mer konkret.



Utvalget minner om en nylig rekommandasjon, sjøfartsikkerhet i de arktiske områder (2017), hvor Nordisk råd anbefaler at nordiske land arbeider for et forbud mot bruk av tungolje i arktiske farvann.

Utvalget mener at gjennomføring av nye internasjonale reguleringer i årene fremover vil kunne ha meget positive miljøeffekter. De kan også skape mulighet for handel og verdiskapning i den relativt meget sterke nordiske maritime sektor som kan levere de ny tekniske løsninger til sjøfarten som reguleringen påkrever.

Utvalget mener at ved hjelp av miljødifferensiert havneavgift kan de nordiske land oppmuntre til mindre utslipp og andre miljøpåvirkninger fra skip som ligger til kai. Målet er å få rederiene til å velge gode miljøløsninger. Det vil havnene gjøre ved å lønne skipene som er best på dette ved å gi reduserte avgifter. Dette instrument kan gjøres mer effektiv hvis kriteriene for systemet utvikles på et nordisk nivå, i likhet med det man gjør i forbindelse med det nordiske miljømerket, Svanen.

I følge forslag skal de respektive nordiske regjeringer føre fram felles forslag i forhold til EU. Dette mener utvalget kan bli aktuelt i forbindelse med pågående revisjon av direktiv om mottakingsfasiliteter i havn til avlevering av avfall fra skip. Det er viktig at sikre at det kommende direktiv inneholder bestemmelser om generell avgift for alle skip i forhold til å avlevere avløpsvann og fast avfall i havnene<sup>7</sup>.

Utvalget legger vekt på felles nordisk oppfølging på Paris-avtalen i forholdt regulering av utslipp av CO<sub>2</sub> fra internasjonal skipsfarten.

København, 28 marts 2018

*Heidi Greni (Sp)*

*Jan Erik Messmann (DF)*

*Kolbeinn Óttarsson Proppé (VG)*

*Lars Tysklind (L)*

*Mikko Käärnä (cent)*

*Pauli Trond Petersen (T)*

*Suzanne Svensson (S)*

*Thomas Finnborg (M)*

*Vilhjálmur Arnason (Sj.)*

---

<sup>7</sup> Skip som ikke avlever avløpsvann eller fast avfall skal ikke slipp fra avgiften.