

FNs klimapanel la nylig fram sin spesialrapport om 1,5-gradersmålet. Rapporten slår fast at for å nå dette målet må verden de neste tiårene gjennomføre en større omstilling enn noen gang før i menneskehetens historie. Rapporten understreker at beslutningene som tas de nærmeste årene, vil være avgjørende for at vi skal få en trygg og bærekraftig fremtid. Verden er per i dag ikke på bane for å nå verken dette målet eller togradersmålet.

Cruisenæringen er en industri med relativt få fartøy, og utgjør bare 0,6 prosent av den totale verdensflåten i antall. Om lag 320 skip er i operasjon globalt, med en årlig reisemengde på 26 millioner passasjerer. Globalt slipper cruiseindustrien ut om lag 38 millioner tonn CO₂ årlig og utgjør med det 4 prosent av det samlede CO₂-utslippet fra global maritim aktivitet. I norske farvann er tilsvarende omfang om lag 0,5-1,0 millioner tonn CO₂ årlig, eller om lag 7-13 prosent av CO₂-utslippet fra norsk maritim aktivitet.

I global sammenheng er ikke cruisetrafikken en stor utslippskilde av klimagasser, men den er voksende. Skal vi nå klimamålene, må vi kutte utslipp både fra store og små kilder. Cruisenæringen gir dessuten en del andre uheldige miljøvirkninger, som utslipp av NO_x, SO_x og partikler ved kai og i kystnære områder. I mange norske cruisedestinasjoner utgjør disse et betydelig miljøproblem. Ved å adressere utslippene av klimagasser, f. eks ved å gå over til landstrøm, vil også betydelig til å redusere den lokale forurensingen fra cruiseskip.

Cruisenæringen er viktig for verdiskapingen og arbeidsplasser flere steder i Norge. Det er i balansen mellom disse hensynene politikken overfor cruisenæringen må utformes.

Vi tror at ved å utforme felles krav og forventninger om en mer miljøvennlig cruisenæring vil politikken bli mer virkningsfull, og vi vil oppnå mer. Felles politikk og felles krav fra mange cruisedestinasjoner er også god næringspolitikk overfor cruisebransjen fordi det vil gi næringen likere rammebetingelser uavhengig av destinasjon.

Dette notatet skisserer 14 forslag for mer miljøvennlig cruiseaktivitet i norske farvann. Notatet har som formål å skape enighet om felles klima- og miljøambisjoner i norske cruisehavner.

Vi bør også ta kontakt med cruisedestinasjoner i våre naboland med mål om å få enighet om disse tiltakene.

Forslag til tiltak og virkemidler felles for norske cruisehavner

1. *Krav til at alle cruiseskip med operasjon i norske fjorder, sårbare områder i norske farvann eller norske cruisehavner må operere i tråd kravene for utslipp av NO_x og SO_x, slik beskrevet i ny forskrift fra Sjøfartsdirektoratet for verdensarvfjordene, med trolig ikrafttredelse fra 1. mars 2019.*

Kravene vil ikke begrenses til fjorder med verdensarvstatus, men omfatte alle norske cruisedestinasjoner og tilgrensende sjøområder.

Kravene kan innebære en innskjerping av dagens SECA SO_x-grense på 0,1 vektprosent i drivstoffet ved at løsninger for scrubber- og andre tilsvarende eksosvaskeanlegg ikke tillates. Aktuelle teknologier kan være landstrøm, drift på LNG eller MGO. Endelig utforming for svovelkravene vil harmoneres med ordlyden i ny forskrift fra Sjøfartsdirektoratet for verdensarvfjordene.

Kravene vil også innebære en innskjerping av dagens ECA NO_x-grense, ved krav om maksimalt Tier I fra 2020, Tier II fra 2022 og Tier III fra 2025 uavhengig av skipets byggear. Aktuelle teknologier kan være landstrøm, drift på LNG eller MGO med SCR.

2. *Felles krav til bruk av landstrøm for cruiseskip, for alle norske cruisedestinasjoner, med virkning fra 2025.*

Et felles initiativ på tvers av norske cruisedestinasjoner vil være et sterkt budskap overfor cruisenæringen, der norske cruisehavner går utover dagens EU-krav. Ved å kommunisere dette budskapet tidlig vil næringen få nødvendig tid til omstilling, og det skapes en forutsigbarhet for fremtidens miljøkrav i norske cruisehavner.

Dette forutsetter at det etableres nødvendig infrastruktur for landstrøm i norske cruisehavner så tidlig som mulig, og i god tid før 2025. Det forutsettes også nødvendig støtte fra virkemiddelapparatet.

3. *Felles krav til utslippsfri drift av cruiseskip, inkludert inn- og utseiling til alle norske cruisedestinasjoner, så snart dette teknisk lar seg gjennomføre. Det tas sike på å tidfeste kravet til utslippsfri drift ved revisjon av erklæringen i 2021.*

FNs internasjonale sjøfartsorganisasjonen, IMO, vedtok i 2018 en klimaavtale som innebærer at global skipsfart skal redusere utslipp med 50 prosent innen 2050, og har som mål at skipsfarten skal bli helt karbonfri så fort som mulig i løpet av dette århundret. Norske cruisehavner bør ta et særskilt ansvar, ved å kommunisere et krav om utslippsfri drift så tidlig som dette teknisk lar seg gjennomføre.

- 4. Fra 2021 prioritere anløpende cruiseskip som kan dokumentere bruk av klima- og miljøtiltak, gjennom dokumentasjon av eksempelvis EEDI og EEOI, ved tildeling av anløpstidspunkt og kaiplass.*

For å sikre at de nyeste og mest miljøvennlige cruiseskipene benyttes i norske havner, bør havnene særskilt prioritere cruiseskip som kan dokumentere bruk av klima- og miljøtiltak. Skipene vil få tilgang til de mest attraktive anløpstidspunktene og prioriteres foran konvensjonelle cruiseskip dersom flere skip ønsker samme anløpsdag/-tid. Det foreslås at det tas utgangspunkt i allerede etablerte miljøindekser for skipets operasjon og tekniske løsninger, eksempelvis EEDI og EEOI, som prioriteringen baseres på, med implementering fra 2021.

- 5. Legge opp til at landstrømanleggene skal ha standardiserte grensesnitt for til- og frakopling, slik at anløpende cruiseskip kan benytte samme type utstyr i alle norske cruisehavner.*

Et av motargumentene mot landstrøm generelt har vært at det finnes en rekke infrastrukturløsninger på kai som krever ulikt tilkoblingsutstyr om bord. Dette gjør det både kostbart for skipene og i noen tilfeller ikke mulig å benytte seg av anlegget. For å sikre at alle cruiseskip møter samme grensesnitt i norske cruisehavner, bør det enes om de samme tekniske løsningene, basert på internasjonale standarder.

- 6. Arbeide sammen for en årlig trinnvis økning av statlige farledsgebyrer, for anløpende cruiseskip som ikke tar i bruk landstrøm, i havner der landstrøm er tilgjengelig.*

Statlige farledsgebyrer bør brukes mer aktivt for å fremme landstrøm i cruisenæringen. Vi bør fremme felles forslag om at de statlige farledsgebyrene ved cruiseanløp økes årlig fra dagens nivå til og med 2025. Økningen bør være så betydelig at rederiene ser lønnsomhet i rask omlegging til landstrøm.

- 7. Årlig trinnvis økning av kommunale havneavgifter for anløpende cruiseskip som ikke tar i bruk landstrøm, i havner der landstrøm er tilgjengelig.*

Kommunale havneavgifter bør brukes mer aktivt for å fremme landstrøm i cruisenæringen. Vi bør fremme felles forslag om at de kommunale havneavgiftene ved cruiseanløp økes årlig fra dagens nivå til og med 2025. Økningen bør være så betydelig at rederiene ser lønnsomhet i rask omlegging til landstrøm.

Miljødifferensiering av havneavgifter gjennom innføring av Environmental Port Index (EPI) bør igangsettes med oppstart fra 2019/2020. En slik miljødifferensiering vil gi anløpende cruiseskip grunnlag for rabatter basert på tiltak som reduserer CO₂, NO_x, SO_x og partikler (PM) ved kai. Vi bør utarbeide en felles praksis for å basere havneavgiftene på EPI, med en sterk miljødifferensiering. Dette vil ha en avvisende effekt på skip med store utslipp i havn, og gi skip med høyre miljøstandarder en fordel. Implementering på tvers av alle norske cruisehavner vil skape forutsigbarhet for næringen og gjøre dem i stand til å regne på lønnsomheten ved å investere og ta i bruk miljøteknologi ombord.

8. *Utrede flerbruksmuligheter ved etablering landstrømanlegg for cruiseskip, for å øke utnyttelsesgraden og redusere kostnadene for landstrømanlegg*

Cruiseturisme i Norge er i stor grad en sesongnæring der majoriteten av anløpene legges til sommerhalvåret. Et landstrømanlegg vil derfor ha lange perioder uten hyppig bruk. Ved at man allerede i planleggingsfasen utreder mulighetene for flerbruk, vil man kunne oppnå bedre dekningsgrad på anlegget og økt lønnsomhet.

9. *Utrede mulighetene for å dekke cruiseskipenes oppvarmingsbehov ved kai.*

Cruiseskip har, i tillegg til et stort strømbehov ved kai som kan betjenes med landstrøm, et stort behov for oppvarming som gjerne forsynes av et fossildrevet, dampbasert oppvarmingssystem. For et typisk cruiseskip utgjør behovet for oppvarming om lag en tredjedel av det samlede energiforbruket ved kai. Aktuelle utslippsfrie løsninger for å dekke dette behovet kan være elektriske dampkjeler om bord i kombinasjon med bruk av landstrøm, eller tilkopling av eksisterende dampsløyfe ombord til havnens fjernvarmenett.

Vi bør jobbe for en felles tilnærming på tvers av norske cruisehavner, for å legge til rette for at oppvarmingsbehovet kan dekket med utslippsfrie løsninger. Det bør igangsettes havnespesifikke utredninger i tett dialog med cruisenæringen, for å sikre at alle aktuelle muligheter er belyst.

10. *Kreve nullutslippsløsninger i all cruiserelatert busstransport fra og med 2022.*

Cruiseturisme i Norge innebærer en betydelig bruk av busstjenester, for å frakte turister lokalt all den tid fartøyet ligger til kai. Vi bør sette felles krav om at busstjenestene også skal operere utslippsfritt.

11. *Kreve nullutslippsløsninger i all transport av varer, avfallsbehandling, vedlikehold og andre tjenester relatert til cruiseskipets anløp fra og med 2022.*

Utover transport av besøkende passasjerer fører anløpende cruiseskip med seg et landbasert transportbehov i form av transport av varer til og fra skipet, håndtering av skipets avfall, vedlikehold av skipet og andre tjenester relatert til cruiseskipets opphold i havnen. Vi bør etterstrebe felles krav og forventinger om at disse tjenestene også utføres utslippsfritt.

12. *Arbeide for at ny lov kan gi hjemmel for å innføre begrensninger på maksimalt antall cruisepassasjerer per dag, samt maksimalt antall cruiseanløp per dag.*

For et stort antall cruisehavner i Norge er både antall cruiseanløp og antall passasjerer en utfordring for lokalområdene rundt havnen. Vi bør jobbe for at ny lov kan gi hjemmel for å innføre begrensninger på maksimalt antall cruisepassasjerer per dag, samt maksimalt antall cruiseanløp per dag.

Vi bør jobbe aktivt med å inkludere cruiserederiene i arbeidet for å sikre at utfordringene forankres i rederiene, og at det blir gode og forutsigbare løsninger for alle parter.

13. Vurdere om det finnes alternative, og mer egnede, kai arealer til cruisevirksomhet med utgangspunkt i miljø, sikkerhet og passasjervolum.

Cruiseterminaler er ofte plassert midt i sentrum av by eller tettsted, og kan føre med seg store utfordringer både miljømessig, visuelt, og gjennom sitt passasjervolum. Det bør jobbes for at man i felleskap prioriterer arealer til cruisevirksomhet som gir bærekraftige byer og tettsteder, hvor lokalbefolkning, næringsliv og cruisevirksomhet ikke står i konflikt med hverandre.

14. Arbeide sammen for at Enova i større grad prioriterer midler til maritim næring for å stimulere til raskere utbygging av landstrøm i cruisehavner.

Nåværende støtteprogram for landstrøm er utarbeidet som en konkurranse der havnene rangeres på kostnadseffektivitet (kr/kWh) for landstrømanlegget. Denne konkurranseformen premierer flerbrukshavner med et stort antall anløpende skip og rimelig infrastruktur. Cruisehavner, med relativt få anløp og kostbar infrastruktur, kommer tilsvarende dårlig ut i konkurransen. Ved at det prioriteres mer midler til maritim næring vil cruisehavnene i større grad vinne frem i konkurranser hvor det konkurreres på kostnadseffektivitet.