

Finansdepartementet
postmottak@fin.dep.no
Deres ref: 07/4471 SL LCT/RLa

Oslo, 20. Februar 2008

Høringsuttalelse – forslag til forskrift om fond for miljøtiltak mv.

Vi viser til brev fra FD av 23.01.2008 med anmodning om høringsuttalelser knyttet forslag til forskrift om fond for miljøtiltak. Bellona vil med dette gi våre merknader til forskriftens resonnement og konklusjoner.

Med vennlig hilsen
For Bellona

Konrad Pütz (sign)
Rådgiver transport

,

Innledning

Generelt er vi positive til utformingen av regelverket. Det har innbakt fleksibilitet til å stimulere nye miljøforbedrede teknologier, også utover de som er spesifikt nevnt i utkastet. For å både kunne belønne de rederier som allerede i dag velger miljøforbedrede løsninger, samt enda viktigere - stimulere nye satsinger - må regelverket på den ene siden være presist slik at man sikrer reelle miljøforbedringer, og på den andre siden være tilstrekkelig fleksibelt og håndterbart så unødig byråkrati unngås, og så et bredt spekter gode løsninger omfattes av regelverket. Vi kommer nedenfor med noen kommentarer til regelverkets innretning for å bidra til dette.

Bellonas forslag til endringer

Forutsigbarhet.

Miljøfondet skal inspirere til nye og miljøforbedrede løsninger. Det vil i en del sammenhenger innebære utvikling og implementering av helt nye teknologier, kontraktsformer, operasjonsmønstre med mer, løsninger som ikke hadde kommet på plass uten opprettelsen av et miljøfond. Det er derfor helt avgjørende at regelverket er forutsigbart for alle involverte parter. Vi anbefaler derfor at det opprettes mekanismer for forhåndsgodkjenning av miljørelevante investeringer og driftsutgifter.

Nybygg

De største og mest kostnadseffektive miljøforbedringer vil ofte kunne implementeres ved design og bygging av nye skip. Lang designfase og lange leveringstider på skip vil kunne føre til at relativt få nybygg vil være ferdig levert innen utløpet av 2016. Vi anbefaler derfor at det opprettes mekanismer som gjør at skip som kontraheres innen 2016, men som ikke ferdigstilles innen den tid, også vil kunne omfattes av miljøfondet.

I tillegg er en investeringsbeslutning ved bygging av nytt skip av helt annen karakter enn begrensede investeringer i miljørelevant tilleggsutstyr eller i motormodifikasjoner. Ved nybygg er investeringen uunngåelig langt mer omfattende enn de miljørelevante komponentene. Vi anbefaler derfor mekanismer som gir ekstra insentiver i forbindelse med nybygg. Disse kan med fordel knyttes til spesifikke klassenotasjoner som DNV's CLEAN DESIGN og tilsvarende.

Selskapsform og eierskap til skip

Mange rederier kontrollerer langt flere skip enn de har helt eller delvis eierskap i. Om fradrag bare kan kreves i forhold til eierskap, vil ordningen i praksis omfatte et redusert antall skip. Dette vil igjen føre til at man i noen tilfeller ikke vil gjennomføre investeringer på de skip med de største og mest kostnadseffektive forbedringspotensial. Vi anbefaler derfor at det opprettes mekanismer som gjør at man også vil kunne få fullt fradrag for skip som ikke er fullt ut eid av rederiet, men som i praksis kontrolleres av det, eller for konserntilknytning med mindre eierandeler enn 90%.

Ikrafttredelse

Ettersom ordningen ikke vil kunne bidra til miljøforbedringer i 2007 anbefaler vi at hele ordningen forskyves med ett år.