

Miljødirektoratet
Postboks 5672 Torgarden
7485 TRONDHEIM

Deres ref

Vår ref
20/3314-1

Dato
16. november 2020

Oppdrag om utslipp fra skipsfart

Klima- og miljødepartementet ser behov for at miljødirektoratet gjør nærmere vurderinger av hvordan retningslinjene for rapportering av klimagassutslipp til FN omtaler utslipp fra innenriks sjøfart, eksempler fra ulike land som rapporterer på ulike måter og en vurdering av hva en ev. metodeendring ville innebære for Norge. Vi ber om at direktoratet leverer et oppdrag som besvarer følgende spørsmål:

1. Gjennomgang av retningslinjene for rapportering av klimagassutslipp til FN (IPCC 2006 Guidelines): Hva er det vi kan og skal rapportere av utslipp fra innenriks sjøfart?
 - a. Hva sier retningslinjene helt konkret om omfang og avgrensning for innenriks sjøfart? For hvilke deler av utslippene er det helt tydelige begrensninger på hva Norge skal rapportere og hvor er det rom for tolkning? Herunder skal følgende spørsmål besvares:
 - i. Om det, i henhold til retningslinjene, utelukkende skal rapporteres på utslipp fra drivstoff solgt i Norge eller om det er åpninger for at vi også kan rapportere ved hjelp av andre aktivitetsdata
 - ii. Er det slik at utslipp i havn for skip som går i internasjonal fart skal være norske?
 - iii. Om det vil være mulig med dobbelttelling dersom et land rapporterer på bakgrunn av bunkers solgt til innenriks skipsfart, og et annet land rapporterer på bakgrunn av AIS-aktivitetsdata. Land som rapporterer på bakgrunn av bunkerssalg vil etter det vi forstår ikke medregne salg til internasjonal sjøtransport
 - b. Hvordan har andre land tolket denne teksten og hvordan rapporterer de? Eksempler fra Storbritannia, Sverige, Danmark og Finland, samt eventuelt andre relevante land

- c. Hvordan er retningslinjene tolket av de som mottar og godkjenner det vi rapporterer til EU og FN? Dvs. EEA og UNFCCC lead reviewer-gruppe og revisjonsteam
 - d. I lys av punktene over; drøfting av vårt mulighetsrom og vurdering av risiko for at EEA og FNs revisjonsteam ikke godkjenner de rapporterte utslippstallene ved en eventuell omlegging til metode som inkluderer drivstoff kjøpt i utlandet
2. Hva ville en metode-endring innebære? Drøfting av fordeler og ulemper gjennom tre eksempler med utgangspunkt i metodevalgene som er gjort i Storbritannia, Sverige og Finland. Under hvert eksempel skal momentene i-iv nedenfor belyses. Vurderingene vil blant annet bruke resultatene fra NOx-fondets prosjekt der det gjøres en sammenligning av SSBs drivstoffdata og AIS-beregninger fra DNV GL/Kystverket
- a. Modell Storbritannia – full utskiftning av statistikk basert på drivstoff-salg til statistikk basert på AIS-data
 - i. Hvilke metodiske valg må gjøres? Herunder betraktninger rundt muligheten for å lage konsistente tidsserier og skaffe data for basisår (1990 og 2005), samt eventuelle konsekvenser for annen statistikk
 - ii. Hvilke konsekvenser vil det ha for utslippstallene?
 - iii. Hva vil det bety for usikkerheten i statistikken? Herunder betraktninger rundt svakheter i dagens metode, der utslipp fra enkelte fartøy havner andre steder i utslippsstatistikken (f.eks. anleggsmaskiner eller motorredskaper)
 - iv. Hvilke konsekvenser vil det kunne ha for måloppnåelse nasjonalt og internasjonalt (Paris-avtalen og EU), herunder regnskapsmessige betraktninger rundt EUs utslippsbudsjett og diskusjon av Norges mulighet til å redusere utslipp globalt
 - b. Modell Sverige – AIS-data i kombinasjon med drivstoff-salg
 - c. Modell Finland – to separate statistikker; en til rapportering og en til nasjonal bruk
3. Identifikasjon av klimaeffekten (uttrykt som CO₂-ekvivalenter) av norske utslipp av VOC fra tankskip og identifikasjon av omfanget av disse utslippene ved lasting på sokkelen, overfart til terminal og lossing ved terminal.

Vi legger til grunn at oppdraget løses i et godt samarbeid med relevante fagmiljøer slik som SSB, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og DNVGL.

Frist for oppdraget er innen utgangen av juni 2021.

Med hilsen

Vidar Vik (e.f.)
avdelingsdirektør

Miriam Søgner Haugsbø
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer