

Til:  
Samferdselsdepartementet  
Deres ref: 23/1020



Dato: 28.09.2023  
Sted: Oslo

## **Høringsuttalelse – krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter**

Maritimt Forum viser til høringsbrev datert 10.05.2023 om krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter.

### **Om Maritimt Forum og den norske maritime klyngen**

Maritimt Forum er en interesseorganisasjon som samler hele den norske maritime næringen, og begge sider av det maritime arbeidslivet. Vi representerer fellesinteressene til hele den norske maritime verdikjeden.

Norge er ett av få land som har en komplett maritim klynge, med verdensledende selskaper i alle ledd. Samlet i alle segmenter var det i 2022 sysselsatt 88 000 kvinner og menn, verdiskapingen var på 175 mrd. kroner og omsetningen på 498 mrd. Dette gjør den norske maritime klyngen til en av Norges aller viktigste næringer.

I 2022 var samlet eksportestimat i maritim næring på om lag 265 mrd. kroner, hvor rederiene sto for i overkant av 60 pst. av den totale eksporten, tilsvarende 169 milliarder kroner. Norske maritime bedrifter representerer noen av landets mest kapitalintensive og globaliserte næringer.

### **Om Klimaplan for 2021-2030**

Maritimt Forum stiller seg positive til krav til utslippsreduksjoner av klimagasser i offentlige anskaffelser som ble varslet i Meld. St. 13 (2020-2021) Klimaplan for 2021-2030.

Norge har i dag verdens mest komplette maritime klynge, og vi er verdensledende i utviklingen av grønne maritime teknologier. I en rapport fra Menon viser de til et enormt potensielt, hvor maritim næring kan skape nærmere 60.000 nye grønne



arbeidsplasser, opp i fra nesten 90 000 kvinner og menn som er sysselsatt i klyngen i dag.

Norge ligger helt i front i utviklingen av grønne maritime løsninger for utslippskutt og miljøforbedringer. Ved å fortsette med denne omstillingen, kan vi bidra til å redusere klimagassutslippene, samt nå de ambisiøse målsetningene i Paris-avtalen. Klimaplanen er derfor viktig å fylle med langsiktige ambisjonene og konkret innhold som muliggjør at vi utvikler skalerbar teknologi og iverksetter tiltak, som støtter den positive utviklingen vi har hatt siden lanseringen av Ampere i 2015.

Forslaget om *Krav om nullutslipp av klimagasser til ferjer og hurtigbåter* vil være et viktig skritt på veien for å få fortgang i det grønne skiftet.

Vi vil komme tilbake til konkrete tilbakemeldinger på noen av forskriftspunktene, men vil gjerne påpeke at det er flere tiltak som må settes i verk for at vi skal få fart på det grønne skiftet. Blant annet:

- Norge har innført en særavgift på CO<sub>2</sub>. Først for oljeprodukter i 2010, og så for naturgass i 2018. Klimaplanen legger opp til en firdobling av CO<sub>2</sub>-avgiften på diesel. Vi foreslår at denne avgiften knyttes opp til et eget CO<sub>2</sub>-fond på lik linje med NO<sub>x</sub>-fondet. Dette vil fungere som et incentiv for utvikling av grønn teknologi, og dra på suksessen som NO<sub>x</sub>-fondet har vært.
- ETS midler bør øremerkes maritim omstilling. Miljødirektoratet påpeker at utvidelsen av ETS til skipsfart vil gi økte inntekter til Norge. Disse inntektene bør gå til et fond for utslippsreducerende tiltak for sektoren, slik at skipsfarten på den måten betaler for sin egen grønne omstilling.
- Opprette differansekontrakter for utslippsreduksjoner (CfD). CfD er en mekanisme som reduserer prisforskjellen mellom tradisjonelt drivstoff og nye energibærere. Alle nye, grønne drivstoffalternativer er dyre. En av grunnene til det er at det ikke produseres i stor skala. Samtidig er det stor tilgang på fossile drivstoff. Dette blir et selvforsterkende problem: folk kjøper ikke motorer som går på null- og lavutslippsdrivstoff fordi det produseres for lite og prisen er for dyr, og det produseres ikke nok fordi etterspørselen er for lav. Derfor må det tas grep for å øke produksjonen av grønt drivstoff, slik at det kan konkurrere med, og på sikt erstatte, fossilt drivstoff.
- En bør opprette et fond som er øremerket satsningen på hurtigbåter på nullutslipp. Dette vil bidra til å få opp et tilstrekkelig volum på fornybare energikilder, samtidig som det også bidrar til etablering av en infrastruktur.



- En bør også styrke den grønne maritime innovasjonsutviklingen ved å styre offentlige anbudskontrakter mot norsk verdiskaping og miljøkrav for å sikre at flere av kontraktene går innenlands og ikke utenlands. Vi foreslår derfor også å etablere en ekspertenhhet med høy kompetanse på offentlige anbud.

### **Om forslag til krav til nullutslipp for nye ferjer og hurtigbåter**

Det er svært positivt at Staten bruker loven og innkjøpsmakten sin til å nå klimamålene.

Det er viktig å understreke at utvikling av ny teknologi tar tid, og at kravene må følges opp med adekvat infrastruktur på landsiden hvor det per i dag er åpenbare mangler.

#### **2.1 Nullutslippskrav til ferjer og hurtigbåter**

Departementet foreslår at kravet til ferjer og hurtigbåt utelukkende rettes mot nullutslippsløsninger.

Maritimt Forum er positive til at kravet utelukkende rettes mot nullutslippsløsninger. Vi vil imidlertid påpeke at det på noen samband vil være nødvendig med en viss form for hybride løsningen på grunn av, som departementet selv påpeker, *ved at det stilles særlige krav til sikkerhet om bord på skip, og det vil kunne oppstå tilfeller utenfor rederiets kontroll som påvirker driften av skipet. Videre er ferjer og hurtigbåter viktige deler av transportsystemet og kan ikke uten videre stoppe opp.*

#### **2.2 Unntak**

Departementet skrive i sine merknader at det må tas høyde for at kravet om nullutslipp ikke vil kunne følges i alle tilfeller.

Maritimt Forum mener at det kan være grunner for å fravike kravet i en overgangsordning og støtter derfor unntakene som omfatter ferjer og hurtigbåter som opererer etter eksisterende kontrakt og ferjer som benyttes i samband der det planlegges ferjeavløsningsprosjekter i nær fremtid.

Vi er imidlertid ikke enig i unntakene som foreslås å gis når det gjelder bruk av biogass, manglende tilgang til strøm eller andre bunkringsfasiliteter og primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved nullutslippsløsninger.

##### **2.2.2 Biogass i ferjer**

Det foreslås at skip som driftes på flytende naturgass (LNG) før kravet gjøres gjeldende kan unntas fra kravet dersom disse tar i bruk biogass.



Maritimt Forum mener at et slikt unntak kan gjøre det vanskelig å realisere nye ferjesamband med bruk av hydrogen. De ferjestrekningen som i dag benytter LNG, er de samme strekningen som er mest aktuelle for bruk av hydrogen. Et unntak vil lett utkonkurrere hydrogen som aktuelt drivstoff, både med tanke på kostnader på materiell (nybygg versus ombygging) og pris på drivstoff. Et slikt unntak vil kunne være konkurransevridende.

Per i dag har vi et ferjesamband som benytter hydrogen og et samband er under planlegging. For at Norge skal bli mer enn et pilotland knyttet til bruk av hydrogen som drivstoff, vil det være svært viktig å få på plass flere samband der vi kan utvikle teknologi og leveranse knyttet til hydrogen.

Unntaket om bruk av biogass vil dermed ikke bidra til utvikling av teknologi og verdikjeder for hydrogen i skipsfarten langs kysten, i strid med regjeringen sine uttalte ambisjoner for hydrogen, blant annet i Grønt industriløft.

#### **2.2.4 Manglende tilgang til strøm eller andre bunkringsfasiliteter og 2.2.5 Primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved nullutslippsløsninger**

Departementet vurderer at det bør gis unntak fra kravet til nullutslipp dersom det ikke kan sikres tilgang til lade- og fylleinfrastruktur og i de tilfeller der nullutslippskravet ikke vil være teknisk eller økonomisk gjennomførbart.

Maritimt Forum mener at disse unntakene er for generelt utformet. En overgang til nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter vil nødvendigvis være både teknisk krevende og medføre en økt økonomisk kostnad for oppdragsgiver.

Maritimt Forum mener at det må være oppdragsgiver som skal ha ansvar for infrastrukturen knyttet til strøm, andre bunkringsfasiliteter, samt tilgang på areal.

Det vil også være viktig at i de tilfellene der det blir gitt unntak fra kravet om nullutslipp, så må det likevel være krav om hybridløsninger eller andre metoder for å redusere utsleppene mest mulig. Det vil også være sentralt å se på hvilken instans som skal vurdere om når unntakene kan komme til anvendelse i de enkelte tilfellene.

Vi er bekymret for at disse unntakene vil bidra til at omleggingen til nullutslipp fra ferjer og hurtigbåter vil ta mye lenger tid enn nødvendig og at det også vil hindre utviklingen av nullutslippsløsninger for den øvrige skipsfarten.

#### **Generelt om unntak**

Som vi har skrevet mener Maritimt Forum at flere av unntakene bør utgå, evt. klargjøres og presiseres bedre. Dersom våre merknader ikke tas til følge mener vi at det bør innføres en tidsbegrensning på unntakene. Den teknologiske utviklingen knyttet til nullutslippsløsninger skjer raskt og det er viktig at unntakene ikke



bremser målet om innfasing av nullutslippsløsninger for ferjer og hurtigbåter, noe som også kan ha betydning for bruk av nullutslippsløsninger i annen sjøtransport.

Det vil også være viktig at i de tilfellene der det blir gitt unntak fra kravet om nullutslipp, så må det likevel være krav om hybridløsninger eller andre metoder for å redusere utsleppene mest mulig.

Det vil også være sentralt å se på hvilken instans som skal vurdere om når unntakene kan komme til anvendelse i de enkelte tilfellene.

### **3.2 Kostnader ved å stille krav om nullutslipp**

Departementet mener at innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikke vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt. Det tar tid å gjennomføre anskaffelser for nye ferje- og hurtigbåtkontrakter. Dermed er det heller ikke noe behov for statlig kompensasjon av ev. merkostnader for fylkeskommunene som følge av kravet umiddelbart.

Kostnadene ved innføring av nullutslipp er større enn mange tror. Dette har sin begrunnelse i foreldede analyser. Kostnadene med lav/nullutslipp har økt betydelig over en relativt kort periode og er forventet å ligge på et høyt nivå i lengre tid fremover.

Hovedårsakene er rentemarkedet, svak kronkurs, betydelig økning i strømpriser og økt usikkerhet i leverandørkjede og leveranser pga. geopolitisk usikkerhet (Ukrainakrigen).

Det har den siste tiden vært utlyst flere tilbud som har blitt kansellert på grunn av høy kostnad.

Et eksempel er Kolumbus sine estimater i forkant av hurtigbåtanbudet i Ryfylke som ble publisert i 2022. Kolumbus anslo en merkostnad ved overgang fra dieseldrevne hurtigbåter til batterielektriske hurtigbåter å ligge på inntil 6%. Etter å ha gjennomført tre forhandlingsrunder i konkurransen, ble det klart at den årlige kostnadsøkningen ved en overgang fra dieseldrevne til batterielektriske hurtigbåter viste seg å være om lag 40 %. Dette førte til avlysning av tilbudet.

Ikke lenge etterpå ble også Lysefjorden-tilbudet avlyst av samme grunn. Kolumbus erfarte en kostnad som var 70% høyere enn forventet.

Maritimt Forum er bekymret for at flere kommende tilbud vil bli avlyst dersom man baserer beslutninger på foreldede tallgrunnlag.

Vi mener i tillegg at krav om nullutslipp for ferje og hurtigbåter vil kunne medføre budsjettmessige konsekvenser også på kort sikt. Som tidligere nevnt mener vi at



oppdragsgiver skal ha ansvar for infrastrukturen knyttet til strøm, andre bunkringsfasiliteter, samt tilgang på areal. I dette ligger det at før en ny anskaffelsesrunde skal lanseres bør alle fylkeskommune ha en gjennomgang av infrastrukturen de har tilgang på i tilknytning til dagens ferje- og hurtigbåttrafikk og hvordan den er tilpasset nye regler og behov. I dette ligger det at det kan komme økte kostnader for fylkeskommunene før en eventuell utlysning av nye ferjesamband.

En omstilling til nullutslipp for ferje og hurtigbåter vi også kreve en økt satsing på utbygging av kraft og nettilgang langs kysten, samt tilgang på produksjon og distribusjon av hydrogen til skipsfart.

Maritimt Forum mener at det vil være svært viktig at fylkeskommunen kompensere for merkostnadene ved innføring av krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter.

Med vennlig hilsen,

**Ivar Engan**

Maritimt Forum