



Samferdselsdepartementet

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Dato:
		23/50430 - 23/3471	Marte Berild Hjelle -	26.09.2023

## **Høyrings svar frå Møre og Romsdal fylkeskommune - Forskrift nullutslepp frå ferjer og hurtigbåtar**

Under følgjer saksframlegg til handsaming i Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal fylkeskommune 30. august 2023 på forskrift om krav til nullutslepp frå ferjer og hurtigbåtar. Protokoll og vedtak er lagt inn til sist i teksten. Protokoll frå Fylkesutvalet i Møre og Romsdal vil ettersendast etter møtet 4. oktober 2023.

### **Samrøystes tilråding frå Samferdselsutvalet - 30.08.2023**

1. Møre og Romsdal fylkeskommune støttar eit krav om nullutsleppsløysingar for båt og ferje. Kravet bør vere heimla i anskaffingsforskrifta, ikkje skipssikkerheitslova. Ein legg til grunn at dieseldrift er tillaten for å opprettehalde beredskap og open veg, også ved nedetid i nullutsleppsløysinga.
2. Møre og Romsdal fylkeskommune ber regjeringa vurdere å utforme unnataksbestemminga slik at hybridelektriske løysingar er eit alternativ der tekniske og økonomiske tilhøve tilseier det.
3. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om føreseieleleg kompensasjon for nullutsleppskravet til fylkeskommunane i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordninga må byggje på realistiske kostnadsestimat for dei teknologiske løysingane ein stiller krav om. Rammvilkåra må vere kjend når fylkeskommunane førebur anskaffingar, men også gjelde med tilbakeverkande kraft for nullutsleppsløysingar som vart innført før forskrifta trår i kraft, slik at fylkeskommunane ikkje må stoppe den allereie pågåande overgangen til nullutsleppsløysingar.
4. Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at staten meir aktivt finansierer og forenklar utbygginga av elektrisk overføringsnett og produksjon av alternative energibærarar til elektrifisering av transportsektoren.

5. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om statleg støtte til innovasjonsprosjekt, som til dømes ZEVS og Fremtidens hurtigbåt, for å drive teknologiutviklinga vidare.  
saksframlegg

## Saksutgreiing

### Høyring - Krav om nullutslepp av klimagassar frå ferjer og hurtigbåtar

#### Bakgrunn

Regjeringa føreslår å innføre nullutsleppskrav til ferjer i 2023 og hurtigbåtar i 2025. Kravet kan heimlast i skipssikkerheitslova eller anskaffingslova og regjeringa føreslår å nytte anskaffingslova.

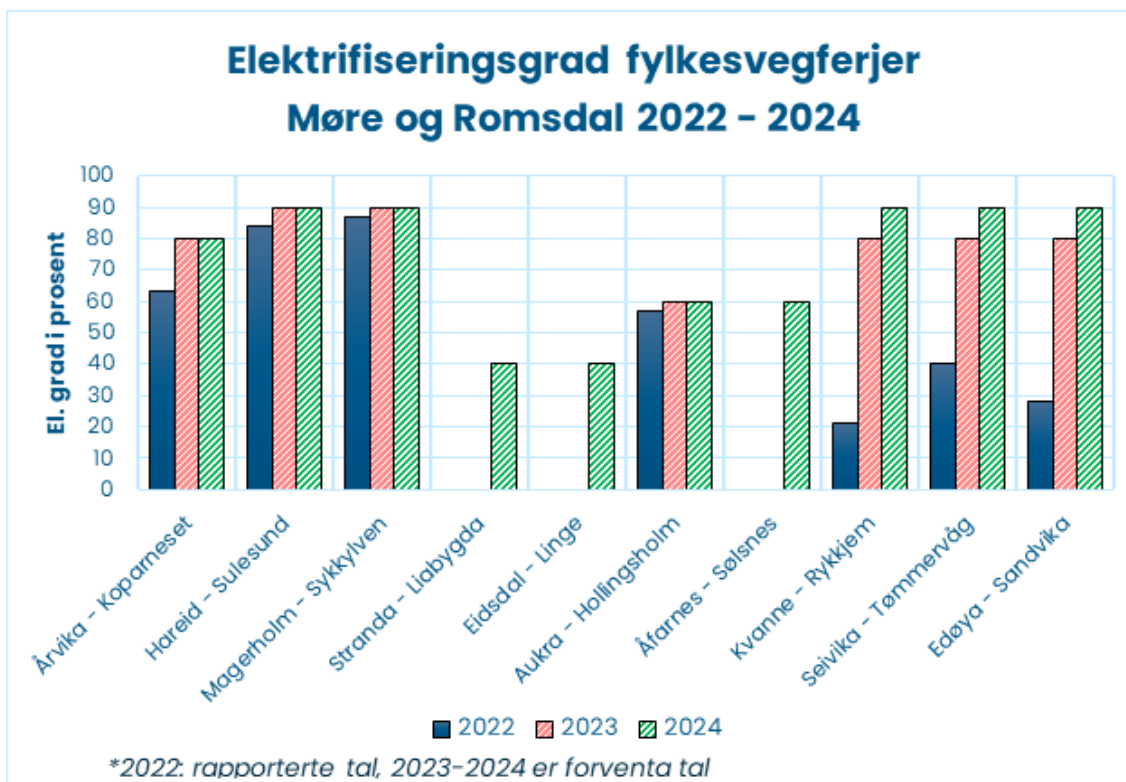
Høyringsdokumenta er tilgjengelege på heimesida til regjeringa:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-krav-om-nullutslipp-av-klimagasser-fra-ferjer-og-hurtigbater/id2975642/>. Høyringsfristen er 01.10.23.

Bakgrunnen for forslaget er at ferjer og hurtigbåtar utgjer om lag 20 prosent av klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart. Noreg må kutte desse utsleppa for å oppfylle måla om klimagassutslepp i Paris-avtalen og avtalen med EU om oppfylling av felles klimamål.

Båt og ferje er viktige delar av transportsystemet langs kysten. Møre og Romsdal fylkeskommune har allereie samla omfattande erfaring med nullutsleppsløysingar og kjenner dei stadlege utfordringane knyt til teknologiutvikling, energiforsyning, prising og finansiering.

I Møre og Romsdal er 10 av dei 21 ferjesambanda framleis konvensjonelt drifta. Desse er dei som vil bli mest kostbare å få over på lågutslepp. Av sambanda som er vedteke over på hybridelektrisk drift er 7 starta opp, medan dei 3 siste har planlagt oppstart i løpet av 2024. Elektrifiseringsgraden på desse sambanda synast i figuren under. Tala for 2022 er faktisk rapporterte tal, medan tal for 2023 og 2024 er forventa prognosetal.



Av erfaring har vi sett at enkelte av sambanda er meir utsett for vær og vind, noko som aukar energibehovet spesielt i vinterhalvåret. Dette påverkar igjen elektrifiseringsgraden negativt og gjer det utfordrande å oppnå nullutslepp. Samstundes er det i periodar av året behov for ekstra fartøy på grunn av pålagde verkstadopphald og auka sommartrafikk. Infrastruktur for lading og ferjekai er ikkje standardisert, og det vil derfor vere utfordrande og kostnadsdrivande dersom desse ekstrarfartøya i tillegg skulle vere heilelektriske.

Arbeidet med nytt hurtigbåtanbod i fylket er nett starta opp og skal innleiest med ei utreiing på mogelegheita for å stille krav til nullutslepp på dei tre sambanda i fylket. Ny kontrakt skal starte opp 01.01.2027. Kystekspresen, som Møre og Romsdal delar med Trøndelag fylkeskommune, vil frå 2024 operere delvis elektrisk og har som ambisjon å nå ein elektrifiseringsgrad på 70% i løpet av 2025.

For denne saksutgreiinga har administrasjonen i fylkeskommunane i Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland arbeidd saman. Den vert lagt fram tilnærma lik i alle tre fylka.

## Vurdering

### Møre og Romsdal støttar målsettinga

Møre og Romsdal fylkeskommune ønskjer å bidra til Noreg si oppfyljing av Parisavtalen. Skjerpa krav til utsleppskutt er i tråd med lokale målsettingar:

I Møre og Romsdal er det i fylkesplanen sett ambisiøse mål for arbeidet med klima og miljø, mellom anna er det sett mål om å redusere klimagassutsleppa slik at fylket er klimanøytralt i 2030, og bidra til 55 prosent kutt i ikkje-kvotepiktig sektor. I tillegg er det mellom anna òg mål om å ha ein leiande posisjon i utviklinga av ein grøn sirkulær økonomi med høg grad av gjenbruk og god avfallshandtering. Mange av verkemidla for omstilling til eit låg- og nullutsleppssamfunn ligg i samferdselssektoren, og i Møre og Romsdal er et mellom anna formulert eit mål i fylkesstrategi for samferdsel om å redusere klimagassutslepp i mobilitets- og kollektivtransporten med 55 prosent ila. 2024., samanlikna med 2019.

Fylkeskommunedirektøren støtter difor målsettinga med forskrifta, men har innspel knytt til utforminga og finansieringa.

#### Utforming av kravstillinga gjev rettleiing, men også usikkerheit

Departementet legg opp til at kravet utelukkande vert retta mot nullutsleppsløysingar.

Forslaget er å definere nullutslepp som fråvær av utslepp av CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> (metan) og N<sub>2</sub>O (lystgass) frå skipet. Ein slik definisjon vil utløyse karbonfrie energiberarar (til dømes straum og hydrogen), og ikkje bruk av biodrivstoff. Det vil vere nyttig med konkretisering av om og under kva vilkår fossilbaserte karbonfrie energiberarar kan nyttast, og om all bruk av forbrenningsmotorar i kombinasjon med motorreinsing og karbonfangst og -lagring er utelukka (hydrogen, ammoniakk og syntetiske drivstoff).

Fokus på karbonfrie energiberarar er i tråd med Miljødirektoratet sine vurderingar knytt til biodrivstoff – kor omsettingskravet vert vurdert som det viktigaste verkemiddelet for å erstatte fossilt med fornybar drivstoff i forbrenningsmotor. Fylkeskommunedirektøren er samd i at innkjøpsmakta heller bør nyttast for å ta i bruk karbonfrie energiberarar.

Vidare er det uklart om forskrifta skal bidra til «null utslepp» eller «nullutsleppsteknologi».

Hybridelektrisk framdrift er basert på nullutsleppsteknologi, men gjev ikkje nullutsleppsdrift.

Departementet er ikkje klar på om slik teknologi er relevant for oppfyllinga av forskrifta:

- På den eine sida legg departementet til grunn dagens løysingar, når det syner til *«at for ferjer er teknologien moden og er tatt i bruk på flere samband»* i følgje underlagsrapportane. Teknologien det vert referert til, er i stor grad hybridelektriske løysingar. Dette er fartøy som i størst mogleg grad køyrer elektrisk, og som i varierende grad tek i bruk diesel som ein rekkeviddeforlengar der overfarta er for lang, ladetida er for kort eller farta må tilpassast. Hybridløysingane har gjort det mogleg å ta ny teknologi i bruk på ein kostnadseffektiv måte.
- På den andre sida peiker departementet på at det kan vere utfordrande med kontroll av mengde utslepp i *«lavutslippsløsninger, f.eks. hvorvidt ferger operer med tilstrekkelig hybridiseringsgrad ved hybridskip»* og vil berre opne opp for unnatak utafor ordinær drift.

Fylkeskommunedirektøren meiner det bør opnast opp for at hybridelektriske løysingar kan vere relevante. Definisjonen av målsettinga som «null utslepp» eller «nullutsleppsteknologi» har

konsekvensar for kostnadsvurderingane og kompensasjonsordninga og kan eventuelt løysast i unnataksbestemminga. Meir om dette under dei respektive punkta.

#### Heimelen er riktig

Med tanke på heimel vurderer fylkeskommunedirektøren at anskaffingslova er betre enn skipssikkerheitslova på grunn av fylkeskommunen sitt behov for å avklare unnatak og tilretteleggje for eventuelle krav i forkant av konkurranse.

Det gjerast i dag vesentleg tilretteleggingsarbeid for energiinfrastruktur på landside frå fylkeskommunen for å unngå risikoprising i konkurranse. Det er avgjerande at fylkeskommunen kan avklare eventuelle unnatak i forkant av anskaffinga for å leggje til rette for overgangen til nullutslepp. Dette er det brei semje om frå tilbydarane, og det har utvikla seg ein god praksis for ansvarsfordeling i kollektivbransjen.

Så vidt vi forstår vil eit krav heimla i skipsikkerheitslova gjere operatøren ansvarleg for kravoppfyltinga og tilhøyrande vurdering av eventuelle unnatak. Særleg på grunn av manglande nettkapasitet og ladeinfrastruktur reknar vi med at ein slik heimel vil utløyse fleire unnatak og gje mindre elektrifisering. Fylkeskommunedirektøren meiner det ikkje er i tråd med målsettinga.

#### Unnatak bør nyanserast

Det vert føreslått fleire unnatak frå departementet. Framføre alt er fylkeskommunedirektøren samd i at forskriftskravet ikkje bør gjelde ferjer i drift i eksisterande kontraktar eller som er kunngjorde.

Vidare er det lagt opp til unnatak for samband med ferjeavløysingsprosjekt der prosjektet er nært føreståande og politisk vedteke. Samstundes vert det kravd dokumentasjon på at det er sette av midlar på fylkeskommunale budsjett. Dokumentasjonskravet synest å vere vanskeleg å oppfylle, når slike budsjetteringar fyrst kan skje når også staten har godkjend prosjektet. Fylkeskommunedirektøren meiner difor at det må vere tilstrekkeleg at prosjektet er politisk vedteke.

Dei mest vesentlege unnataksbestemmingane handlar om tilgang på energi, teknologiske løysingar og urimelege kostnader. Dette er tilhøve som ofte går inn i kvarandre, fordi dei fleste teknisk-praktiske utfordringar kan løysast med meir midlar.

For det fyrste vil fylkeskommunedirektøren peike på behovet for tilstrekkeleg nettkapasitet og føreseielege økonomiske vilkår for nettilknytning for kollektivtransporten. Ein opplever at fleire nettselskap manglar ressursar og kompetanse for å svare ut førespurnadar i tide, og at førespurnadar vert forseinka på grunn av konkurrerande etterspurnad etter nettkapasitet frå kommersielle aktørar. Vidare er det knytt usikkerheit til tilstrekkeleg kapasitet i sentralnettet. Dessutan manglar netteigarane handlingsrom til å gje informasjon om nettkapasitet i forkant av

utlysingar og reserve denne til kontraktsinngåing. Det gjer det vanskeleg å finne dei samfunnsøkonomisk beste løysingane i grensesnittet mellom nett- og transportsektoren, mellom anna ved å vege behovet for redundans på fartøy (diesel som reserverløysing) opp mot redundans i nett (ei dobbel forsyning, også kalla «N-1»). I eit ledd for å få «flata ut» effekttoppane i straumnettet er det innført effektprising. Dersom staten gjer endringar i effektprisinga kan det ha store økonomiske konsekvensar for fylkeskommunane. Det er heilt avgjerande dette blir sett i samanheng ved innføring av krav til nullutslepp, og at desse kostnadene ikkje blir lagt til fylkeskommunane utan kompensasjon.

For det andre er fylkeskommunedirektøren usikker på om eit absolutt nullutsleppskrav kan gje fleire unnatak enn naudsynt og mindre utsleppskutt enn ønska. Fylkeskommunedirektøren kjenner til ei rekke samband der overfartsdistansen og rutefrekvensen er utfordrande for nullutsleppsdrift. I tillegg kan det vere avgrensa tilgjengeleg nettkapasitet i dagens nett. Oppsummert vert heilelektriske løysingar ofte svært dyre. Samstundes er mange av desse sambanda prega av kortare opningstider og lågare trafikktalet enn ferje på hovudvegnettet. Det gjev høge tiltakskostnader i kroner per sparte tonn CO<sub>2</sub>, men også sett opp mot transportarbeidet og kontraktsverdien.

Når departementet syner til at den samfunnsøkonomiske tiltakskostnaden vil vere avgjerande for å vurdere unnatak frå nullutsleppskravet, spør fylkeskommunedirektøren om det då ikkje vil vere betre å peike på hybridelektriske løysingar som alternativ til unnatak. Møre og Romsdal fylkeskommune har god erfaring med hybridløysingar for å oppnå kostnadseffektive løysingar og god beredskap. Så lenge straum er ein billigare energibærer enn diesel vil ein med hybridelektriske løysingar alltid ha eit insentiv til å halde utsleppa så låge som mogleg.

Til sist vil det framleis vere eit behov for teknologiutvikling for å at nullutsleppsløysingane i framtida kan erstatte konvensjonell drift på alle samband og i størst mogleg grad.

Fylkeskommunane er difor involvert i forskings- og innovasjonsprosjekt, som «Fremtidens hurtigbåt» og «Zero Emission passenger Vessel Services» (ZEVs). Dette arbeidet er avgjerande for å stimulere marknaden og demonstrere ny teknologi i utprøvnings- og tidlegfase, men fylkeskommunane kan ikkje bere den økonomiske risikoen sjølve og treng statleg støtte.

#### Innføringstidspunktet er underordna føreseielege økonomiske vilkår

I høyringsnotatet er det ikkje definert frå når kravet skal verte gjeldande for ferjer. Ei eventuell innføring i tråd med Hurdalsplattformen i inneverande år (2023) vil gje fylkeskommunen svært kort tid til å etterleve forskrifta. Fylkeskommunedirektøren ber om føreseielege vilkår for å ta høgde for komande krav i førebuingane av anbudsutlysingar. Sjølv om kravet er «varsla politikk» (Meld. St. 13, 2020–2021, Klimaplan 2021–2030 og Hurdalsplattformen), har det mangla føreseielege økonomiske vilkår og endelege unnataksreglar. Føreståande utlysingar i Vestland er allereie under førebuing, og ein treng i utgangspunktet minst 9 månadar for saksutgreiing og politisk handsaming før innføring av nye forskriftskrav.

Fylkeskommunedirektøren vurderer at føreseielege økonomiske vilkår er viktigare for måloppnåinga til forskrifta enn sjølve innføringstidspunktet. Sjå meir under punktet finansiering.

#### Meirkostnader for nullutsleppsferje høgare enn hybridelektriske ferjer

Innføringa av ny teknologi krev store investeringar på landside og på fartøy. Til gjengjeld vert driftskostnadane lågare med straum som energiberar. Departementet syner til at Klimakur 2030 berekna elektrifisering av ferje som lønsam – men utan å inkludere investeringane på landside. Vidare har DNV samanfatta historisk tiltakskostnad på dei allereie elektrifiserte sambanda.

Fylkeskommunedirektøren er bekymra for at dei innsamla erfaringstala gjev eit feil bilete av meirkostnadene vi kan forvente som følgje av eit nullutsleppskrav:

- Det er store variasjonar i kostnadsnivå. I Møre og Romsdal og fleire andre fylke stammer dei historiske tiltakskostnadene frå dei mest kostnadseffektive sambanda, fordi ein har gjennomført tiltak på desse fyrst. I Hordaland sprikte tiltakskostnaden frå 500 til over 5 000 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>. For dei gjenståande sambanda forventar vi vesentleg høgare kostnader enn det historiske gjennomsnittet.
- Vidare er dei historiske tiltakskostnadene i stor grad basert på hybridelektriske, ikkje heilelektriske, løysingar. Eit døme i Vestland er sambanda Krokeide-Hufthamar og Halhjem-Våge, der ein på nokre avgangar i dag ikkje har tilstrekkeleg ladetid, ladeeffekt og batterikapasitet til å køyre heilelektrisk. Fullstendig nullutslepp på desse sambanda hadde kravd vesentleg høgare investeringar.
- Sist, men ikkje minst, er støtta frå Enova til energiinfrastruktur og nett på landside teke bort, slik at fylkeskommunen no må bere denne kostnaden sjølve.

Eit aktuelt døme på kva tiltakskostnader ein kan forvente ved heilelektrifisering av ferjesamband som enno ikkje er elektrifisert, er Rutledal-Krakhella-Rysjedalsvika i Vestland. Investeringane på landside og fartøy overgår den moglege innsparinga av driftskostnader mange gonger, og det er berekna ein miljøtiltakskostnad for fylkeskommunen på om lag 7 300 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>. Meirkostnaden utgjer 70% av dagens kontraktsverdi og over 700 kr per transporterte køyretøy per år.

## Eit reknedøme ferje

Rutledal-Krakhella-Rysjedalsvika – under førebuing for oppstart 2027



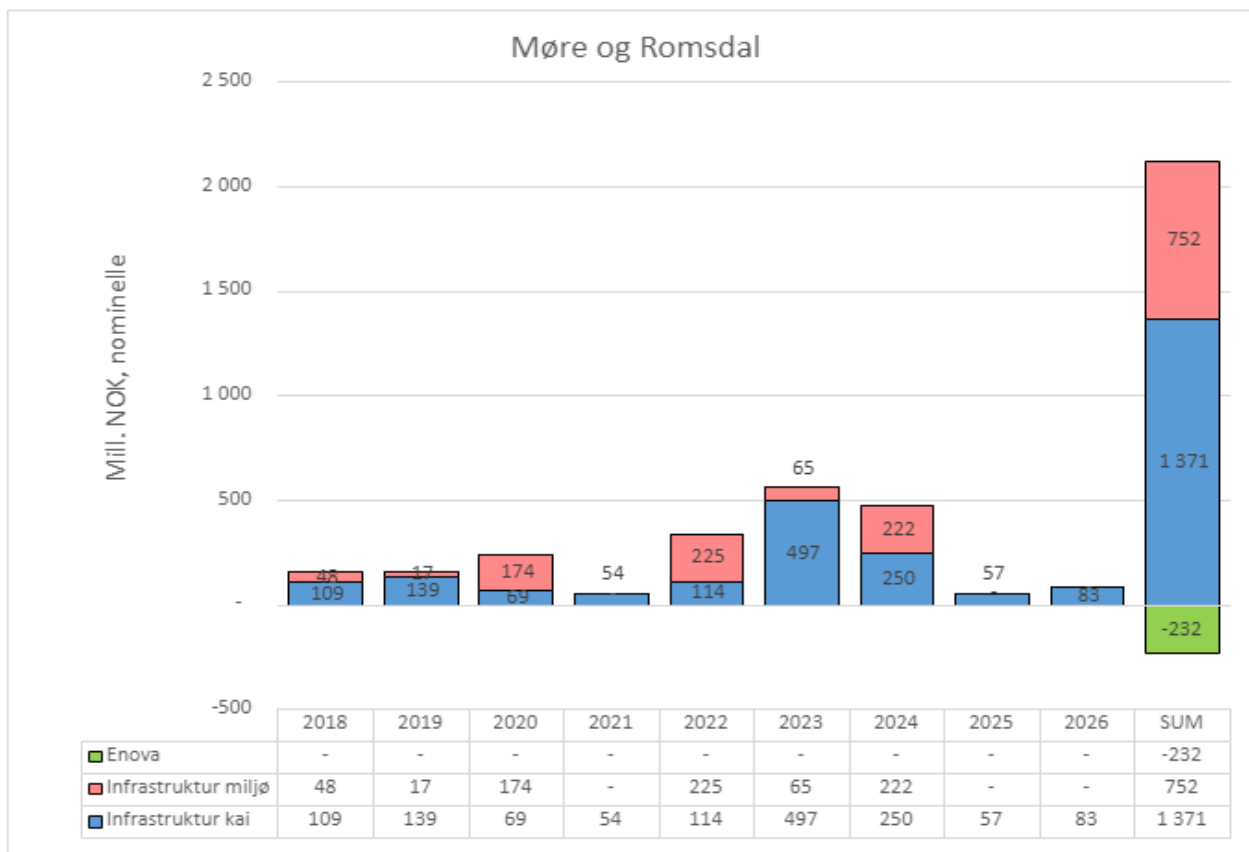
Estimerte investeringar i fartøy 90 MNOK og på landside 180 MNOK, estimert innsparing energi 4 MNOK/år

→ Samla årleg meirkostnad 35 MNOK/år, eller

- 70% av dagens kostnad
- Miljøtiltaks kostnad på 7 300 kr per sparte tonn CO2
- Tilleggs kostnad på 719 kr per transporterte køyretøy

Vestland fylkeskommune

Møre og Romsdal har erfart at kostnader med miljøinfrastruktur på ferjekai har utfordra den fylkeskommunale økonomien. Det har også vore eit betydeleg forfall på ferjekaier fylkeskommunen tok over frå staten i 2010 som måtte forberast. Figuren under viser døme frå infrastrukturkostnadar på ferjekai i Møre og Romsdal skilt på miljø og generelt vedlikehaldsetterslep.





Totalt har Møre og Romsdal fylkeskommune brukt om lag 752 mill. kroner på miljøinfrastruktur på kai, medan støtta frå Enova har vore om lag 220 mill. kroner. Det har gitt ein kostnad for fylkeskommunen på om lag 532 mill. kroner fordelt på 10 samband, noko som tilseier om lag 53 mill. kroner per samband i investering. Dette talet er høgare enn gjennomsnittsberekninga frå notatet som er på høyring, og framleis står sambanda med dei høgaste investeringskostnadane att. Møre og Romsdal har fram til no innført hybridelektrisk drift på sambanda der kostnadar på kai og drift i sum ga god lønsemd, og nullutsleppskrav på dei resterande 10 sambanda i Møre og Romsdal vil ha ein betydeleg høgare kostnad enn dei som allereie er gjennomført.

#### Meirkostnader båt kan oppdaterast med føreliggande kunnskap

For nullutsleppsløysingar på hurtigbåt skriv departementet at det ikkje ligg føre erfaringstal. Vestland fylkeskommune har allereie inngått to kontraktar med både hybridelektriske og heilelektriske løysingar, og konkurranseutsett ein tredje båtkontrakt med høge krav om utsleppskutt. På bakgrunn av inngåtte kontraktar og marknadssdialog har Vestland fylkeskommune berekna at miljøtiltakskostnaden for heilelektrisk drift på kortare samband og hybridelektrisk drift på lengre samband ligg mellom 3 500 og 4 000 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>. Vestland fylkeskommune kombinerer minstekrav med bonusordningar og har i dei siste kontraktane lagt til grunn ein bonus på 3 000 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>.

Erfaringa syner at eit slikt bonusnivå utløyer hybridelektrisk framdrift som gjev store utsleppskutt utover minstekravet, men bonusnivået er ikkje høgt nok til å utløyse heilelektrisk drift på lengre samband. Fylkeskommunedirektøren ber departementet om å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for forventa kostnadar.

#### Føreseieleg finansiering er avgjerande

I Hurdalsplattformen framgår det at regjeringa vil «*kompensere fylkeskommunene for meirkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferjer og hurtigbåter*». Samstundes skriv departementet i høyringsbrevet at «*...innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikkje vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt*». Fylkeskommunedirektøren finn det underleg at forskrifta ikkje er forventa å utløyse meirkostnader, når departementet reknar med at forskriftskravet vil utløyse fleire nullutsleppsløysingar enn ein vil oppnå utan eit krav. Denne ambivalensen gjer det svært usikkert for fylkeskommunen i kva grad ein kan rekne med kompensasjon for meirkostnadene.

Vidare syner departementet til Kollektivtrafikkforeningens marknadsoversikt over ferjekontrakter for 2022 som syner at totalt 17 ferjekontrakter har siste kontraktsår i 2027 og 2028. Diverre er den vidare kostnadsberekninga basert på feil føresetnadar om Vestland: «Av disse er 10 av kontraktene inngått av Skyss som allerede har innført nullutslipp på sine samband.» Her gløymer departementet at Skyss organiserer kollektivtransporten for fylkeskommunen i heile Vestland, ikkje berre gamle Hordaland, og at ferjesambanda som skal fornyast i 2027 og 2028 i stor grad er knyt til Sogn og Fjordane og framleis vert drifta på diesel.

Fylkeskommunedirektøren oppfordrar departementet til å revurdere det forventa behovet for kompensasjon:

- Det er fleire samband å elektrifisere
- Forventa kostnader for eit krav om heilelektrifisering kan ikkje byggje på historiske tal for hybridelektrifisering
- Forventa kostnader for eit krav om gjenståande samband kan ikkje byggje på historiske tal for dei mest kostnadseffektive sambanda

Viss regjeringa ønskjer å bidra til utsleppskutt i anbudsutlysingar fram til forskrifta trer i kraft, bør kompensasjonsordninga også gjelde uavhengig av utlysingstidspunktet. Det vil gje fylkeskommunen føreseielege rammer på trass av at prosessen for å ferdigstille ei forskrift i tråd med Hurdalsplattformen har teke så lang tid som den har. Viss det ikkje vert kompensert for utsleppskutt i tidlegare utlysingar kan det gje insentiv til å leggje dieseldrift til grunn i føreståande utlysingar og bidra til framleis høge klimagassutslepp frå kollektivtransporten fram til 2035.

I høyringsbrevet vert det peikt på at den planlagde auka i CO<sub>2</sub>-avgifta gjev lågare tiltakskostnad for elektrifisering av båt og ferje. Kontraktsregimet med lange kontraktsperiodar gjer at denne effekten fyrst vert utslagsgjevande viss den vert lagt til grunn i konkurransen. For fylkeskommunane er det avgjerande at kompensasjonen av auka CO<sub>2</sub>-avgift er føreseieleg – at fylkeskommunen mottek ein fastsett kompensasjon for avgiftsauke på drivstoffvolumet til båt- og ferjedrifta før elektrifiseringstiltaka. Fylkeskommunedirektøren ber departementet presisere kva kompensasjon fylkeskommunen kan leggje til grunn for komande avgiftsauke.

### **Økonomiske konsekvensar**

Krav til nullutslepp av klimagassar frå ferjer og hurtigbåtar kan potensielt få store negative økonomiske konsekvensar for Møre og Romsdal fylkeskommune.

Erfaringstal frå Møre og Romsdal og fleire kystfylke syner at kostnadane så langt har vært høgare enn anslaga og berekningane som så langt er lagt til grunn i forslaget til høyring. Eit oppdatert kunnskapsgrunnlag for forventa kostnader og ei føreseieleg og realistisk kompensasjonsordning basert på dette må konkretiserast for at fylkeskommunen skal kunne levere på varsla krav i forskrifta.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren ser at eit nullutslepps krav vil påverke føreståande utlysingar av ferje og båt i Møre og Romsdal fylkeskommune. Viss kravet vert utforma slik at det bidreg til utsleppskutt utover det fylkeskommunen kan gjere på eiga hand, vil det redusere utsleppet av klimagassar i større grad og raskare. Redusert utslepp av klimagassar og framtidretta og berekraftig transport langs kysten bidreg til reinare luft og betre mobilitet i fylket i tråd med Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2021-2024. Dette støttar fylkeskommunen.

Samstundes vil effekten og dei tilhøyrande meirkostnadene vere avhengig av korleis forskrifta og tilhøyrande kompensasjonsordning vert utforma. Fylkeskommunedirektøren peiker særleg på at det bør opnast for hybridelektriske løysingar, at forventa meirkostnader bør justerast og at fylkeskommunen treng føreseieleg økonomisk vilkår for å oppfylle målsettinga i kravet så snart som råd.

Med helsing

Hilde Johanne Svendsen  
seksjonsleiar

Marte Berild Hjelle  
rådgivar

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

Kopi til:  
Andreas Hedum

Vedlegg:  
Høyring - Krav om nullutslepp av klimagassar frå ferjer og hurtigbåtar  
Saksprotokoll SA



## saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
10.08.2023	111550/2023	Marte Berild Hjelle

Saksnr	Utval	Møtedato
	Samferdselsutvalet	30.08.2023
	Fylkeskommunedirektøren - innstilling	26.09.2023
	Fylkesutvalet	04.10.2023

## Høyring - Krav om nullutslepp av klimagassar frå ferjer og hurtigbåtar

### Fylkeskommunedirektøren si innstilling:

1. Møre og Romsdal fylkeskommune støttar eit krav om nullutsleppsløysingar for båt og ferje. Kravet bør vere heimla i anskaffingsforskrifta, ikkje skipssikkerheitslova. Ein legg til grunn at dieseldrift er tillaten for å opprettehalde beredskap og open veg, også ved nedetid i nullutsleppsløysinga.
2. Møre og Romsdal fylkeskommune ber regjeringa vurdere å utforme unnataksbestemminga slik at hybridelektriske løysingar er eit alternativ der tekniske og økonomiske tilhøve tilseier det.
3. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om føreseieleg kompensasjon for nullutsleppskravet til fylkeskommunane i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordninga må byggje på realistiske kostnadsestimat for dei teknologiske løysingane ein stiller krav om. Rammevilkåra må vere kjend når fylkeskommunane førebur anskaffingar, men også gjelde med tilbakeverkande kraft for nullutsleppsløysingar som vert innført før forskrifta trår i kraft, slik at fylkeskommunane ikkje må stoppe den allereie pågåande overgangen til nullutsleppsløysingar.
4. Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at staten meir aktivt finansierer og forenkler utbygginga av elektrisk overføringsnett og produksjon av alternative energiberarar til elektrifisering av transportsektoren.
5. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om statleg støtte til innovasjonsprosjekt, som til dømes ZEVS og Fremtidens hurtigbåt, for å drive teknologiutviklinga vidare.

### Bakgrunn

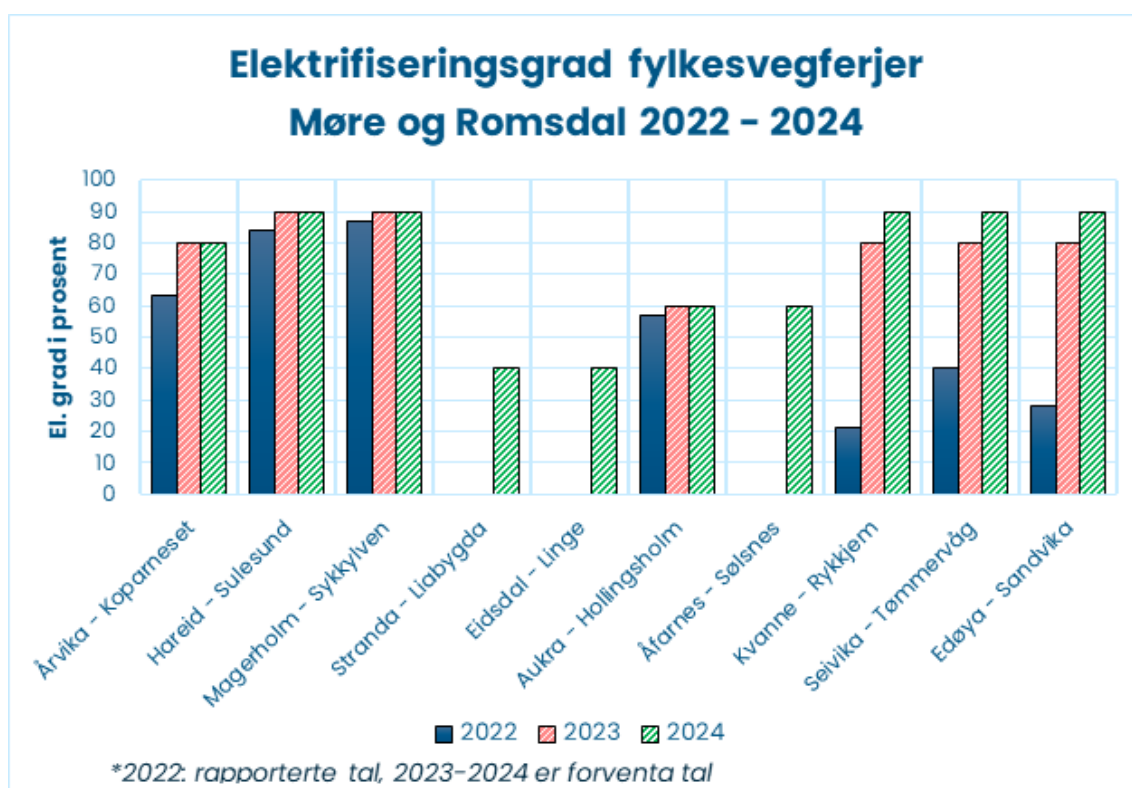
Regjeringa føreslår å innføre nullutsleppskrav til ferjer i 2023 og hurtigbåtar i 2025. Kravet kan heimlast i skipssikkerheitslova eller anskaffingslova og regjeringa føreslår å nytte anskaffingslova.

Høyringsdokumenta er tilgjengelege på heimesida til regjeringa: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-krav-om-nullutslipp-av-klimagasser-fra-ferjer-og-hurtigbater/id2975642/>. Høyringsfristen er 01.10.23.

Bakgrunnen for forslaget er at ferjer og hurtigbåtar utgjer om lag 20 prosent av klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart. Noreg må kutte desse utsleppa for å oppfylle måla om klimagassutslepp i Paris-avtalen og avtalen med EU om oppfyling av felles klimamål.

Båt og ferje er viktige delar av transportsystemet langs kysten. Møre og Romsdal fylkeskommune har allereie samla omfattande erfaring med nullutsleppsløysingar og kjenner dei stadlege utfordringane knyt til teknologiutvikling, energiforsyning, prising og finansiering.

I Møre og Romsdal er 10 av dei 21 ferjesambanda framleis konvensjonelt drifta. Desse er dei som vil bli mest kostbare å få over på lågutslepp. Av sambanda som er vedteke over på hybridelektrisk drift er 7 starta opp, medan dei 3 siste har planlagt oppstart i løpet av 2024. Elektrifiseringsgraden på desse sambanda synast i figuren under. Tala for 2022 er faktisk rapporterte tal, medan tal for 2023 og 2024 er forventa prognosetal.



Av erfaring har vi sett at enkelte av sambanda er meir utsett for vær og vind, noko som aukar energibehovet spesielt i vinterhalvåret. Dette påverkar igjen elektrifiseringsgraden negativt og gjer det utfordrande å oppnå nullutslepp. Samstundes er det i periodar av året behov for ekstra fartøy på grunn av pålagde verkstadopphald og auka sommartrafikk. Infrastruktur for lading og ferjekai er ikkje standardisert, og det vil derfor vere utfordrande og kostnadsdrivande dersom desse ekstrafartøya i tillegg skulle vere heilelektriske.

Arbeidet med nytt hurtigbåtanbod i fylket er nett starta opp og skal innleiest med ei utreiing på moglegheita for å stille krav til nullutslepp på dei tre sambanda i fylket. Ny kontrakt skal starte opp 01.01.2027. Kystekspressen, som Møre og Romsdal delar med Trøndelag fylkeskommune, vil frå 2024 operere delvis elektrisk og har som ambisjon å nå ein elektrifiseringsgrad på 70% i løpet av 2025.

For denne saksutgreiinga har administrasjonen i fylkeskommunane i Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland arbeidd saman. Den vert lagt fram tilnærma lik i alle tre fylka.

## Vurdering

### Møre og Romsdal støttar målsettinga

Møre og Romsdal fylkeskommune ønskjer å bidra til Noreg si oppfyljing av Parisavtalen. Skjerpa krav til utsleppskutt er i tråd med lokale målsettingar:

I Møre og Romsdal er det i fylkesplanen sett ambisiøse mål for arbeidet med klima og miljø, mellom anna er det sett mål om å redusere klimagassutsleppa slik at fylket er klimanøytralt i 2030, og bidra til 55 prosent kutt i ikkje-kvotepliktig sektor. I tillegg er det mellom anna òg mål om å ha ein leiande posisjon i utviklinga av ein grøn sirkulær økonomi med høg grad av gjenbruk og god avfallshandtering. Mange av verkemidla for omstilling til eit låg- og nullutsleppssamfunn ligg i samferdselssektoren, og i Møre og Romsdal er et mellom anna formulert eit mål i fylkesstrategi for samferdsel om å redusere klimagassutslepp i mobilitets- og kollektivtransporten med 55 prosent ila. 2024., samanlikna med 2019.

Fylkeskommunedirektøren støtter difor målsettinga med forskrifta, men har innspel knytt til utforminga og finansieringa.

### Utforming av kravstillinga gjev rettleiing, men også usikkerheit

Departementet legg opp til at kravet berre vert retta mot nullutsleppsløysingar. Forslaget er å definere nullutslepp som fråvær av utslepp av CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> (metan) og N<sub>2</sub>O (lystgass) frå skipet. Ein slik definisjon vil utløyse karbonfrie energiberarar (til dømes straum og hydrogen), og ikkje bruk av biodrivstoff. Det vil vere nyttig med konkretisering av om og under kva vilkår fossilbaserte karbonfrie energiberarar kan nyttast, og om all bruk av forbrenningsmotorar i kombinasjon med motorreinsing og karbonfangst og -lagring er utelukka (hydrogen, ammoniakk og syntetiske drivstoff).

Fokus på karbonfrie energiberarar er i tråd med Miljødirektoratet sine vurderingar knytt til biodrivstoff – kor omsettingskravet vert vurdert som det viktigaste verkemiddelet for å erstatte fossilt med fornybar drivstoff i forbrenningsmotor. Fylkeskommunedirektøren er samd i at innkjøpsmakta heller bør nyttast for å ta i bruk karbonfrie energiberarar.

Vidare er det uklart om forskrifta skal bidra til «null utslepp» eller «nullutsleppsteknologi». Hybridelektrisk framdrift er basert på nullutsleppsteknologi, men gjev ikkje nullutsleppsdrift. Departementet er ikkje klar på om slik teknologi er relevant for oppfyljinga av forskrifta:

- På den eine sida legg departementet til grunn dagens løysingar, når det syner til *«at for ferjer er teknologien moden og er tatt i bruk på flere samband»* i følgje underlagsrapportane. Teknologien det vert referert til, er i stor grad hybridelektriske løysingar. Dette er fartøy som i størst mogleg grad køyrer elektrisk, og som i varierende grad tek i bruk diesel som ein rekkeviddeforlengar der overfarta er for lang, ladetida er for kort eller farta må tilpassast. Hybridløysingane har gjort det mogleg å ta ny teknologi i bruk på ein kostnadseffektiv måte.
- På den andre sida peiker departementet på at det kan vere utfordrande med kontroll av mengde utslepp i *«lavutslippsløsninger, f.eks. hvorvidt ferger operer med tilstrekkelig hybridiseringsgrad ved hybridskip»* og vil berre opne opp for unntak utafor ordinær drift.

Fylkeskommunedirektøren meiner det bør opnast opp for at hybridelektriske løysingar kan vere relevante. Definisjonen av målsettinga som «null utslepp» eller «nullutsleppsteknologi» har konsekvensar for kostnadsvurderingane og kompensasjonsordninga og kan eventuelt løysast i unntaksbestemminga. Meir om dette under dei respektive punkta.

### Heimelen er riktig

Med tanke på heimel vurderer fylkeskommunedirektøren at anskaffingslova er betre enn skipssikkerheitslova på grunn av fylkeskommunen sitt behov for å avklare unntak og leggje til rette for eventuelle krav i forkant av konkurranse.

Det gjerast i dag vesentleg tilretteleggingsarbeid for energiinfrastruktur på landside frå fylkeskommunen for å unngå risikoprisning i konkurranse. Det er avgjerande at fylkeskommunen kan avklare eventuelle unnatak i forkant av anskaffinga for å leggje til rette for overgangen til nullutslepp. Dette er det brei semje om frå tilbydarane, og det har utvikla seg ein god praksis for ansvarsdeling i kollektivbransjen.

Så vidt vi forstår vil eit krav heimla i skipsikkerheitslova gjere operatøren ansvarleg for kravoppfyllinga og tilhøyrande vurdering av eventuelle unnatak. Særleg på grunn av manglande nettkapasitet og ladeinfrastruktur reknar vi med at ein slik heimel vil utløyse fleire unnatak og gje mindre elektrifisering. Fylkeskommunedirektøren meiner det ikkje er i tråd med målsettinga.

#### Unnatak bør nyanserast

Det vert føreslått fleire unnatak frå departementet. Fylkeskommunedirektøren samd i at forskriftskravet ikkje bør gjelde ferjer i drift i eksisterande kontraktar eller som er kunngjorde.

Vidare er det lagt opp til unnatak for samband med ferjeavløysingsprosjekt der prosjektet er nært føreståande og politisk vedteke. Samstundes vert det kravd dokumentasjon på at det er sette av midlar på fylkeskommunale budsjett. Dokumentasjonskravet synest å vere vanskeleg å oppfylle, når slike budsjetteringar fyrst kan skje når også staten har godkjend prosjektet. Fylkeskommunedirektøren meiner difor at det må vere tilstrekkeleg at prosjektet er politisk vedteke.

Dei mest vesentlege unnataksbestemmingane handlar om tilgang på energi, teknologiske løysingar og urimelege kostnader. Dette er tilhøve som ofte går inn i kvarandre, fordi dei fleste teknisk-praktiske utfordringar kan løysast med meir midlar.

For det fyrste vil fylkeskommunedirektøren peike på behovet for tilstrekkeleg nettkapasitet og føreseielege økonomiske vilkår for nettilknytning for kollektivtransporten. Ein opplever at fleire nettselskap manglar ressursar og kompetanse for å svare ut førespurnadar i tide, og at førespurnadar vert forseinka på grunn av konkurrerande etterspurnad etter nettkapasitet frå kommersielle aktørar. Vidare er det knytt usikkerheit til tilstrekkeleg kapasitet i sentralnettet. Dessutan manglar netteigarane handlingsrom til å gje informasjon om nettkapasitet i forkant av utlysingar og reserve denne til kontraktsinngåing. Det gjer det vanskeleg å finne dei samfunnsøkonomisk beste løysingane i grensesnittet mellom nett- og transportsektoren, mellom anna ved å vege behovet for redundans på fartøy (diesel som reserveløysing) opp mot redundans i nett (ei dobbel forsyning, også kalla «N-1»). I eit ledd for å få «flata ut» effekttoppane i straumnettet er det innført effektprising. Dersom staten gjer endringar i effektprisinga kan det ha store økonomiske konsekvensar for fylkeskommunane. Det er heilt avgjerande dette blir sett i samanheng ved innføring av krav til nullutslepp, og at desse kostnadene ikkje blir lagt til fylkeskommunane utan kompensasjon.

For det andre er fylkeskommunedirektøren usikker på om eit absolutt nullutsleppskrav kan gje fleire unnatak enn naudsynt og mindre utsleppskutt enn ønska. Fylkeskommunedirektøren kjenner til ei rekke samband der overfartsdistanse og rutefrekvensen er utfordrande for nullutsleppsdrift. I tillegg kan det vere avgrensa tilgjengeleg nettkapasitet i dagens nett. Oppsummert vert heilelektriske løysingar ofte svært dyre. Samstundes er mange av desse sambanda prega av kortare opningstider og lågare trafikktalet enn ferje på hovudvegnettet. Det gjev høge tiltakskostnader i kroner per sparte tonn CO<sub>2</sub>, men også sett opp mot transportarbeidet og kontraktsverdien.

Når departementet syner til at den samfunnsøkonomiske tiltakskostnaden vil vere avgjerande for å vurdere unnatak frå nullutsleppskravet, spør

fylkeskommunedirektøren om det då ikkje vil vere betre å peike på hybridelektriske løysingar som alternativ til unnatak. Møre og Romsdal fylkeskommune har god erfaring med hybridløysingar for å oppnå kostnadseffektive løysingar og god beredskap. Så lenge straum er ein billigare energiberar enn diesel vil ein med hybridelektriske løysingar alltid ha eit insentiv til å halde utsleppa så låge som mogleg.

Til sist vil det framleis vere eit behov for teknologiutvikling for å at nullutsleppsløysingane i framtida kan erstatte konvensjonell drift på alle samband og i størst mogleg grad. Fylkeskommunane er difor involvert i forskings- og innovasjonsprosjekt, som «Fremtidens hurtigbåt» og «Zero Emission passenger Vessel Services» (ZEVS). Dette arbeidet er avgjerande for å stimulere marknaden og demonstrere ny teknologi i utprøvnings- og tidlegfase, men fylkeskommunane kan ikkje bere den økonomiske risikoen sjølve og treng statleg støtte.

#### Innføringstidspunktet er underordna føreseielege økonomiske vilkår

I høyringsnotatet er det ikkje definert frå når kravet skal verte gjeldande for ferjer. Ei eventuell innføring i tråd med Hurdalsplattformen i inneverande år (2023) vil gje fylkeskommunen svært kort tid til å etterleve forskrifta. Fylkeskommunedirektøren ber om føreseielege vilkår for å ta høgde for komande krav i førebuingane av anbudsutlysingar. Sjølv om kravet er «varsla politikk» (Meld. St. 13, 2020–2021, Klimaplan 2021-2030 og Hurdalsplattformen), har det mangla føreseielege økonomiske vilkår og endelege unnataksreglar. Føreståande utlysingar i Vestland er allereie under førebuing, og ein treng i utgangspunktet minst 9 månadar for saksutgreiing og politisk handsaming før innføring av nye forskriftskrav.

Fylkeskommunedirektøren vurderer at føreseielege økonomiske vilkår er viktigare for måloppnåinga til forskrifta enn sjølve innføringstidspunktet. Sjå meir under punktet finansiering.

#### Meirkostnader for nullutsleppsferje høgare enn hybridelektriske ferjer

Innføringa av ny teknologi krev store investeringar på landside og på fartøy. Til gjengjeld vert driftskostnadane lågare med straum som energiberar. Departementet syner til at Klimakur 2030 berekna elektrifisering av ferje som lønsam – men utan å inkludere investeringane på landside. Vidare har DNV samanfatta historisk tiltakskostnad på dei allereie elektrifiserte sambanda.

Fylkeskommunedirektøren er bekymra for at dei innsamla erfaringstala gjev eit feil bilete av meirkostnadene vi kan forvente som følgje av eit nullutsleppskrav:

- Det er store variasjonar i kostnadsnivå. I Møre og Romsdal og fleire andre fylke stammer dei historiske tiltakskostnadene frå dei mest kostnadseffektive sambanda, fordi ein har gjennomført tiltak på desse fyrst. I Hordaland sprikte tiltakskostnaden frå 500 til over 5 000 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>. For dei gjenstående sambanda forventar vi vesentleg høgare kostnader enn det historiske gjennomsnittet.
- Vidare er dei historiske tiltakskostnadene i stor grad basert på hybridelektriske, ikkje heilelektriske, løysingar. Eit døme i Vestland er sambanda Krokeide-Hufthamar og Halhjem-Våge, der ein på nokre avgangar i dag ikkje har tilstrekkeleg ladetid, ladeeffekt og batterikapasitet til å køyre heilelektrisk. Fullstendig nullutslepp på desse sambanda hadde kravd vesentleg høgare investeringar.
- Sist, men ikkje minst, er støtta frå Enova til energiinfrastruktur og nett på landside teke bort, slik at fylkeskommunen no må bere denne kostnaden sjølve.

Eit aktuelt døme på kva tiltakskostnader ein kan forvente ved heilelektrifisering av ferjesamband som enno ikkje er elektrifisert, er Rutledal-Krakhella-Rysjedalsvika i Vestland. Investeringane på landside og fartøy overgår den moglege innsparinga av driftskostnader mange gonger, og det er berekna ein miljøtiltakskostnad for



fylkeskommunen på om lag 7 300 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>. Meirkostnaden utgjør 70% av dagens kontraktsverdi og over 700 kr per transporterte køyretøy per år.

## Eit reknedøme ferje

Rutledal-Krakhella-Rysjedalsvika – under førebuing for oppstart 2027



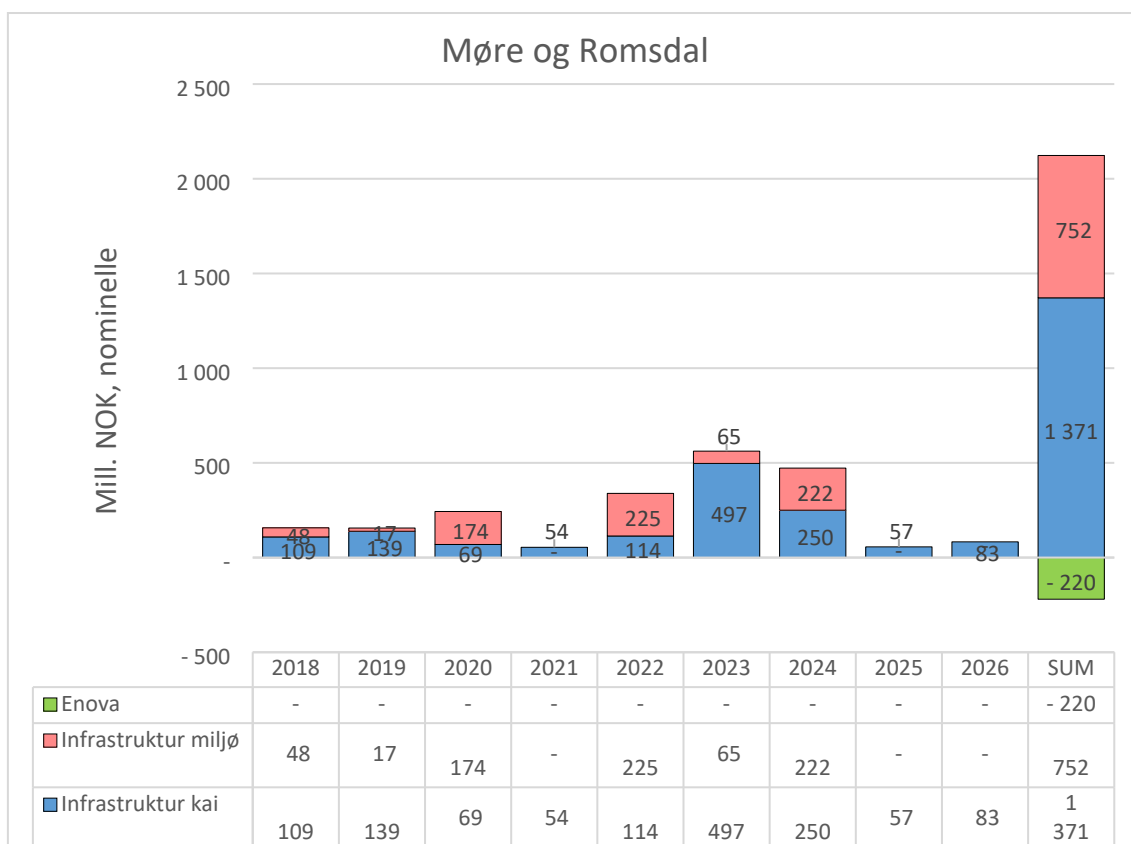
Estimerte investeringar i fartøy 90 MNOK og på landside 180 MNOK, estimert innsparing energi 4 MNOK/år

→ Samla årleg meirkostnad 35 MNOK/år, eller

- 70% av dagens kostnad
- Miljøtiltakskostnad på 7 300 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>
- Tilleggskostnad på 719 kr per transporterte køyretøy



Møre og Romsdal har erfart at kostnader med miljøinfrastruktur på ferjekai har utfordra den fylkeskommunale økonomien. Det har også vore eit betydeleg forfall på ferjekaier fylkeskommunen tok over frå staten i 2010 som måtte forbeistrast. Figuren under viser døme frå infrastrukturkostnadar på ferjekai i Møre og Romsdal skilt på miljø og generelt vedlikehaldsetterslep.



Totalt har Møre og Romsdal fylkeskommune brukt om lag 752 mill. kroner på miljøinfrastruktur på kai, medan støtte frå Enova har vore om lag 220 mill. kroner. Det har gitt ein kostnad for fylkeskommunen på om lag 532 mill. kroner fordelt på 10 samband, noko som tilseier om lag 53 mill. kroner per samband i investering.

Dette talet er høgare enn gjennomsnittsberekninga frå notatet som er på høyring, og framleis står sambanda med dei høgaste investeringskostnadane att. Møre og Romsdal har fram til no innført hybridelektrisk drift på sambanda der kostnadar på kai og drift i sum ga god lønsemd, og nullutsleppskrav på dei resterande 10 sambanda i Møre og Romsdal vil ha ein betydeleg høgare kostnad enn dei som allereie er gjennomført.

#### Meirkostnader båt kan oppdaterast med føreliggande kunnskap

For nullutsleppsløysingar på hurtigbåt skriv departementet at det ikkje ligg føre erfaringstal. Vestland fylkeskommune har allereie inngått to kontraktar med både hybridelektriske og heilelektriske løysingar, og konkurranseutsett ein tredje båtkontrakt med høge krav om utsleppskutt. På bakgrunn av inngåtte kontraktar og marknadssdialog har Vestland fylkeskommune berekna at miljøtiltakskostnaden for heilelektrisk drift på kortare samband og hybridelektrisk drift på lengre samband ligg mellom 3 500 og 4 000 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>. Vestland fylkeskommune kombinerer minstekrav med bonusordningar og har i dei siste kontraktane lagt til grunn ein bonus på 3 000 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>.

Erfaringa syner at eit slikt bonusnivå utløyser hybridelektrisk framdrift som gjev store utsleppskutt utover minstekravet, men bonusnivået er ikkje høgt nok til å utløyse heilelektrisk drift på lengre samband. Fylkeskommunedirektøren ber departementet om å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for forventa kostnadar.

#### Føreseieleg finansiering er avgjerande

I Hurdalsplattformen framgår det at regjeringa vil «kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferjer og hurtigbåter». Samstundes skriv departementet i høyringsbrevet at «...innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikke vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt». Fylkeskommunedirektøren finn det underleg at forskrifta ikkje er forventa å utløyse meirkostnader, når departementet reknar med at forskriftskravet vil utløyse fleire nullutsleppsløysingar enn ein vil oppnå utan eit krav. Denne ambivalensen gjer det svært usikkert for fylkeskommunen i kva grad ein kan rekne med kompensasjon for meirkostnadene.

Vidare syner departementet til Kollektivtrafikkforeningens marknadsoversikt over ferjekontrakter for 2022 som syner at totalt 17 ferjekontrakter har siste kontraktsår i 2027 og 2028. Diverre er den vidare kostnadsberekninga basert på feil føresetnadar om Vestland: «Av disse er 10 av kontraktene inngått av Skyss som allerede har innført nullutslipp på sine samband». Her gløymer departementet at Skyss organiserer kollektivtransporten for fylkeskommunen i heile Vestland, ikkje berre gamle Hordaland, og at ferjesambanda som skal fornyast i 2027 og 2028 i stor grad er knyt til Sogn og Fjordane og framleis vert drifta på diesel.

Fylkeskommunedirektøren oppfordrar departementet til å revurdere det forventa behovet for kompensasjon:

- Det er fleire samband å elektrifisere
- Forventa kostnader for eit krav om heilelektrifisering kan ikkje byggje på historiske tal for hybridelektrifisering
- Forventa kostnader for eit krav om gjenstående samband kan ikkje byggje på historiske tal for dei mest kostnadseffektive sambanda

Viss regjeringa ønskjer å bidra til utsleppskutt i anbudsutlysingar fram til forskrifta trer i kraft, bør kompensasjonsordninga også gjelde uavhengig av utlysingstidspunktet. Det vil gje fylkeskommunen føreseielege rammer på trass av at prosessen for å ferdigstille ei forskrift i tråd med Hurdalsplattformen har teke så lang tid som den har. Viss det ikkje vert kompensert for utsleppskutt i tidlegare utlysingar kan det gje insentiv til å leggje dieseldrift til grunn i førestående utlysingar og bidra til framleis høge klimagassutslepp frå kollektivtransporten fram til 2035.

I høyringsbrevet vert det peikt på at den planlagde auka i CO2-avgifta gjev lågare tiltakskostnad for elektrifisering av båt og ferje. Kontraktsregimet med lange kontraktsperiodar gjer at denne effekten fyrst vert utslagsgjevande viss den vert lagt til grunn i konkurransen. For fylkeskommunane er det avgjerande at kompensasjonen av auka CO2-avgift er føreseieleg – at fylkeskommunen mottek ein fastsett kompensasjon for avgiftsauke på drivstoffvolumet til båt- og ferjedrifta før elektrifiseringstiltaka. Fylkeskommunedirektøren ber departementet presisere kva kompensasjon fylkeskommunen kan leggje til grunn for komande avgiftsauke.

### **Økonomiske konsekvensar**

Krav til nullutslepp av klimagassar frå ferjer og hurtigbåtar kan potensielt få store negative økonomiske konsekvensar for Møre og Romsdal fylkeskommune. Erfaringstal frå Møre og Romsdal og fleire kystfylke syner at kostnadane så langt har vært høgare enn anslaga og berekningane som så langt er lagt til grunn i forslaget til høyring. Eit oppdatert kunnskapsgrunnlag for forventa kostnader og ei føreseieleg og realistisk kompensasjonsordning basert på dette må konkretiserast for at fylkeskommunen skal kunne levere på varsla krav i forskrifta.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren ser at eit nullutsleppskrav vil påverke føreståande utlysingar av ferje og båt i Møre og Romsdal fylkeskommune. Viss kravet vert utforma slik at det bidreg til utsleppskutt utover det fylkeskommunen kan gjere på eiga hand, vil det redusere utsleppet av klimagassar i større grad og raskare. Redusert utslepp av klimagassar og framtidssretta og berekraftig transport langs kysten bidreg til reinare luft og betre mobilitet i fylket i tråd med Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2021-2024. Dette støttar fylkeskommunen.

Samstundes vil effekten og dei tilhøyrande meirkostnadene vere avhengig av korleis forskrifta og tilhøyrande kompensasjonsordning vert utforma. Fylkeskommunedirektøren peiker særleg på at det bør opnast for hybridelektriske løysingar, at forventa meirkostnader bør justerast og at fylkeskommunen treng føreseieleg økonomisk vilkår for å oppfylle målsettinga i kravet så snart som råd.

Toril Hovdenak  
fylkeskommunedirektør

Arild Fuglseth  
samferdselsdirektør

### **Behandling i Samferdselsutvalet - 30.08.2023**

Kristin Sørheim (SP) fremma følgjande endringsforslag:

«Ordet «vert» blir endra til «vart» i punkt 3.»

#### **Votering:**

Endringsforslaget fremma av Kristin Sørheim (SP) blei samrøystes vedteke.

Fylkeskommunedirektøren si innstilling med tillegg av endringsforslaget fremma av Kristin Sørheim (SP) blei samrøystes vedteke.

### **Samrøystes tilråding frå Samferdselsutvalet - 30.08.2023**

1. Møre og Romsdal fylkeskommune støttar eit krav om nullutsleppsløysingar for båt og ferje. Kravet bør vere heimla i anskaffingsforskrifta, ikkje skipssikkerheitslova. Ein legg til grunn at dieseldrift er tillaten for å opprettehalde beredskap og open veg, også ved nedetid i nullutsleppsløysinga.
2. Møre og Romsdal fylkeskommune ber regjeringa vurdere å utforme unnataksbestemminga slik at hybridelektriske løysingar er eit alternativ der tekniske og økonomiske tilhøve tilseier det.
3. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om føreseieleg kompensasjon for nullutsleppskravet til fylkeskommunane i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordninga må byggje på realistiske kostnadsestimat for dei teknologiske løysingane ein stiller krav om. Rammevilkåra må vere kjend når fylkeskommunane førebur anskaffingar, men også gjelde med tilbakeverkande kraft for nullutsleppsløysingar som vart innført før forskrifta trår i kraft, slik at fylkeskommunane ikkje må stoppe den allereie pågåande overgangen til nullutsleppsløysingar.
4. Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at staten meir aktivt finansierer og forenkler utbygginga av elektrisk overføringsnett og produksjon av alternative energiberarar til elektrifisering av transportsektoren.
5. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om statleg støtte til innovasjonsprosjekt, som til dømes ZEVS og Fremtidens hurtigbåt, for å drive teknologiutviklinga vidare.