

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
296/2023	Fylkesrådet	29.09.2023
174/2023	Fylkestinget	23.10.2023
	Komite for samferdsel	25.10.2023

Høring - krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har sendt på høring forslag til krav til nullutslipp for nye ferjer og hurtigbåter. Krav til hurtigbåter foreslås gjort gjeldende fra 1. januar 2025, mens tidspunkt for ikrafttredelse for ferje vil bli fastsatt etter høringsrunden.

Fylkesrådet støtter høringen, men har en del bemerkninger til høringen. Blant annet gjelder dette innføringstidspunktene knyttet tilgjengelig kapasitet i strømnettet og utviklingen av ny teknologi i hurtigbåtsektoren. Fylkesrådet mener det er avgjørende at staten både bidrar i arbeidet med teknologiutvikling og kompensere fylkene for merkostnaden innføringen vil medføre og at det er må være mulig å gjøre unntak der dette er godt begrunnet.

Fylkeskommunen har fått utsatt høringsfristen slik at saken kan behandles i fylkestinget.

Bakgrunn

I Hurdalsplattformen sier regjeringen at den vil stille krav om nullutslipp i nye anbud for ferjer i 2023 og krav om lav- og nullutslipp i nye anbud for hurtigbåter i 2025. Regjeringen sier også at den skal kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferje og hurtigbåter. Kravene er også varslet i flere stortingsmeldinger. Ved behandling av Prop. 1 S (2021-2022), Innst. 2 S (2021-2022) fattet Stortinget følgende anmodningsvedtak (nr. 35, punkt 8): «Stortinget ber regjeringen legge til grunn at anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk så langt det lar seg gjøre skal baseres på nullutslippsteknologi, og kompensere fylkeskommuner for merkostnader knyttet til dette.»

På bakgrunn av dette har Samferdselsdepartementet sendt ut høring med forslag til krav til nullutslipp for nye ferjer og hurtigbåter. Kravet kan hjemles i skipssikkerhetsloven eller anskaffelsesloven. Regjeringen foreslår å benytte anskaffelsesloven. Høringsfristen er satt til 1. oktober, men Nordland fylkeskommune har fått utsatt fristen ut oktober, slik at saken kan behandles i fylkestinget.

I Norge trafikkeres 130 ferjesamband av omkring 200 ferjer, og det er omtrent 80 hurtigbåter på oppdrag fra det offentlige. Utslippene fra ferjer og hurtigbåter på landsbasis er for 2019 estimert til henholdsvis 580 000 tonn og 130 000 tonn CO². Nordland fylkeskommune har 23

ferjesamband og 21 hurtigbåtruter. En rapport utarbeidet i 2021 (DNV-GL) beregnet disse utslippene til 52 400 tonn CO².

Regjeringen mener det er en viktig oppgave å sørge for et godt ferjetilbud og sikre at overføringene til fylkeskommunal ferjedrift samsvarer bedre med behovet til de reisende og næringslivet.

Problemstilling

Departementet beskriver i sitt høringsnotat at det er krevende å fastslå hvor store utslippsreduksjoner nullutslippskravet til ferjer og hurtigbåter isolert sett vil utløse, da man ikke vet i hvilken grad det vil bidra til at flere samband får nullutslippsløsninger.

På landsbasis viser utredning av nullutslippskrav til ferjer og hurtigbåter (DFØ et. al 2022) at nullutslippskrav kan gi et årlig utslippskutt på opp til 135 000 tonn CO₂ for ferjer og 40 000 tonn CO₂ for hurtigbåter i 2030 ved forventet innfasing av nullutslippskrav. DNV-GL beregnet i 2021 at Nordlands fylkeskommunes totale klimagassutslipp var på 68 500 tonn CO₂, med noenlunde lik fordeling mellom ferje- og hurtigbåtsektoren.

Departementet mener forslaget vil bety merkostnader. Både i form av at økte anbudskostnader, utbygging av landstrøm og mulige administrative merkostnader for å bygge opp kompetanse. Departementet mener det er svært vanskelig å fastslå de samlede merkostnadene ved innføring av et krav om null- og lavutslipp. Dette fordi det er stor variasjon i merkostnadene for de enkelte samband.

I 2020 beregnet DNV at fylkeskommunenes netto miljøkostnad ville være 56 millioner kr. pr. samband for en kontraktperiode på mellom 9 til 14 år. I tillegg kommer eventuelle merkostnader ved behov for kaioppgradering. For hurtigbåter vil merkostnadene være betydelig høyere. Her har departementet ingen erfaringstall å vise til.

I forslagene til krav er det lagt opp til unntak som sikrer at merkostnadene ikke er for høye. Det forventes at merkostnaden ved overgang til nullutslippsløsninger vil gå ned i takt med teknologiutviklingen, slik man har sett for elektrifisering i transportsektoren for øvrig. Samferdselsdepartementet mener erfaringen fra batteriferjedriften tilsier at merkostnaden er knyttet til investeringer i fartøy og/eller infrastruktur, mens driftskostnadene er lavere enn for de konvensjonelle ferjene og hurtigbåtene

Departementet mener at innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikke vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt. Departementet viser til at det tar tid å gjennomføre anskaffelser for nye ferje- og hurtigbåtkontrakter. Dermed er det heller ikke noe behov for statlig kompensasjon av eventuelle merkostnader for fylkeskommunene som følge av kravet umiddelbart. Der merkostnadene er for høye åpnes det for unntak. Omfanget av dette er imidlertid vanskelig å anslå. Det er imidlertid viktig at det tydeliggjøres i en eller annen form at fylkeskommunene er sikret kompensasjon for de økte merkostnadene forslaget medfører og at det ikke blir en kamp om midlene i de årlige budsjettprosessene.

Unntak

Departementet forventer at nullutslippsløsninger vil bli stadig mer konkurransedyktige, men at det må tas høyde for at kravet ikke kan følges i alle tilfeller. Departementet forslår derfor enkelte konkrete unntak fra kravet:

Ikrafttredelse:

Det foreslås unntak for allerede inngåtte kontrakter. I disse tilfellene vil unntaket gjelde frem til kontraktens sluttdato, inkludert eventuelle opsjoner.

Biogass:

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

Ferjeavløsningsprosjekt:

For samband der det planlegges ferjeavløsningsprosjekt vil det kunne føre til unødige kostnader å kreve nullutslippsløsninger som vil medføre etablering av ny infrastruktur på land. For at kravet skal fravikes må det planlagte ferjeavløsningsprosjektet være nært forestående og politisk vedtatt med bevilgning i fylkeskommunens budsjett.

Ingen ferjeavløsningsprosjekt i Nordland har kommet så langt at det faller inn under denne ordningen.

Manglende tilgang på strøm eller andre bunkringsfasiliteter:

Departementet vurderer at det bør gis unntak dersom det ikke kan sikres tilgang til lade- og fyllinfrastruktur, uten større tilpasninger i for eksempel nettilgang eller at det er arealbegrensninger.

Dette vil sannsynligvis gjelde flere samband i Nordland, men det er vanskelig å si hvilke samband dette vil gjelde, før en kartlegging av strømkapasitet er gjennomført.

Primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved nullutslippsløsninger:

Departementet foreslår at det bør gis unntak for nullutslippskravet der det ikke vil være teknisk eller økonomisk gjennomførbart. Dette bør blant annet ses opp mot samfunnsøkonomisk tiltakskostnad.

Dette vil etter all sannsynlighet gjelde flere samband i Nordland, og vil bli videre belyst i drøftingsdelen.

Drøfting

Definisjon

Departementet legger opp til at kravet utelukkende blir rettet mot nullutslippsløsninger. Forslaget er å definere nullutslipp som fravær av utslipp av CO₂, CH₄ (metan) og N₂O (lystgass) fra skipet. En slik definisjon vil utløse karbonfrie energibærere (for eksempel strøm og hydrogen) og ikke bruk av biodrivstoff. Det vil være nyttig med en konkretisering av om og i under hvilke vilkår fossilbasert karbonfrie energibærere kan benyttes og om all bruk av forbrenningsmotorer i kombinasjon med motorrensing og karbonfangst og -lagring er utelukket.

Videre er det uklart om forskriften skal bidra til «null utslipp» eller «nullutslippsteknologi».

Hybridelektrisk framdrift er basert på nullutslippsteknologi, men gir ikke nullutslippsdrift. Departementet er ikke klar på om slik teknologi er relevant for oppfyllingen av forskriften. På den ene siden henviser de til samband som i dag bruker hybridelektriske løsninger i argumentasjonen om at teknologien i ferjesektoren er moden og er tatt i bruk. På den andre siden peker departementet på at det vil være utfordrende med kontroll med mengden utslipp med lavutslippsløsninger. Definisjonen av målsetningen om «null utslipp» eller «nullutslippsteknologi» vil ha konsekvenser for hvor store kostnadene vil bli.

Hjemmel

Med tanke på hjemmel vurderer fylkeskommunen at anskaffelsesloven er bedre enn skipssikkerhetsloven på grunn av fylkeskommunes behov for å avklare unntak og tilrettelegge for eventuelle krav i forkant av konkurranse. Et krav hjemlet i skipssikkerhetsloven vil gjøre operatøren ansvarlig for oppfyllelse av krav og tilhørende vurdering av eventuelle unntak. Særlig på grunn av manglende nettkapasitet og ladeinfrastruktur antas det at en slik hjemmel vil utløse flere unntak og gi mindre elektrifisering. Dette oppfattes til ikke å være i tråd med målsettingene.

Ferje

De 23 ferjesambandene Nordland fylkeskommune drifter er fordelt på 17 ulike kontrakter. Tre samband er allerede elektrifisert. I regional transportplan (RTP) er det i tillegg planer om null- og lavutslippsløsninger for sju samband frem mot 2027. Et forskriftskrav om gjennomføring av nullutslippsløsninger vil dermed bli strengere enn de ambisjonene og avsatte midlene som ligger i RTP.

En gjennomføring av et krav til nullutslippsløsninger vil medføre vesentlige kostnader for Nordland fylkeskommune, både med tanke på investeringsbehov og økte driftskostnader. Kostnadene ved å etablere ladeinfrastruktur ved ferjeleiene varierer mye, avhengig av kompleksiteten. I regional transportplan er det anslått at det i snitt vil koste ca. 50 mill. kr. pr. ferjesamband. Nordland har flere små ferjesamband ute i distriktene, og det vil koste svært mye å få disse sambandene over på nullutslippsløsninger, sammenlignet med hvilken klimaeffekt det vil gi.

Nordland fylkeskommune oppfatter at det i nye kontrakter skal stille krav til nullutslippsfartøy også som reservefartøy. Det vurderes at dette vil bidra til en betydelig kostnadsøkning for kontraktene, da operatørene blir nødt til å investere i nye fartøy som skal være reservefartøy. Samtidig vil klimagevinsten av et slikt krav være svært marginal, da reservefartøyene vil være lite i bruk. Det er heller ikke gunstig for holdbarheten for batteriene om bord på ferjene at det kan gå lang tid mellom hver gang de er i drift. Fylkeskommunen mener derfor det bør aksepteres ferjer med konvensjonell drift som reservefartøy og til beredskap.

Krav i anbudene om nullutslippsfartøy vil i første omgang bety økte driftsutgifter for Nordland fylkeskommune, da operatørene må gjøre investeringer i nye fartøy eller bygge om eksisterende der det er mulig. Over tid forventes det, som beskrevet i høringsnotatet, at driftskostnadene vil reduseres.

I høringsnotatet er det ikke satt noen dato for innføring av krav til nullutslippsfartøy i ferjesektoren. I Hurdalsplattformen er regjeringens ambisjon at dette kravet skal komme i 2023. Det antas derfor at kravet vil bli satt kort frem i tid. Et forskriftskrav om nullutslippsfartøy vil kunne bidra til raskere gjennomføring av det grønne skiftet i ferjesektoren. Nordland fylkeskommune støtter et slikt krav, men mener kravet må komme på et tidspunkt der det er reelt å få gjennomført. Det er i dag mye infrastruktur som ikke er på

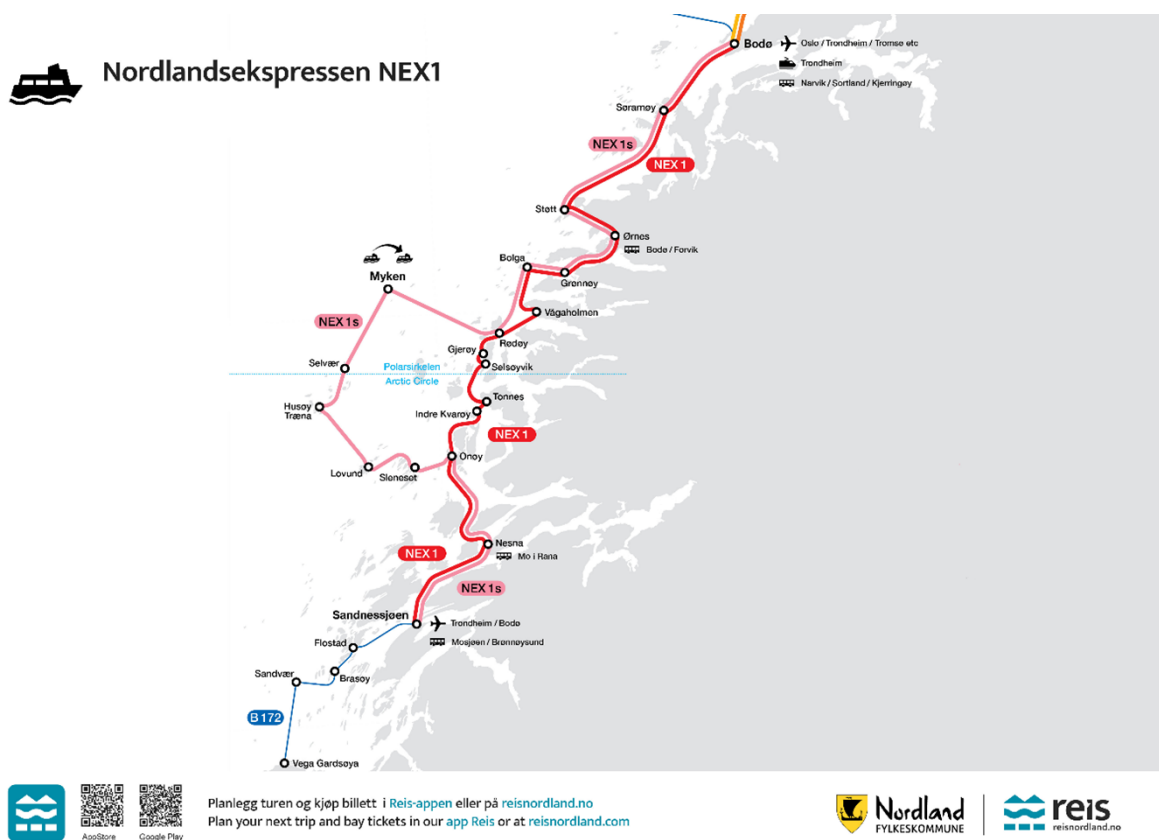
plass, og det vil ta tid før det er nok fartøy og strøm tilgjengelig. Det er derfor behov for å gjøre unntak når flere samband skal lyses ut de nærmeste årene. Selv om kravet er «varslet politikk» (Meld. St. 13, 2020–2021, Klimaplan 2021-2030 og Hurdalsplattformen), har det manglet forutsigbare økonomiske vilkår og endelige unntaksregler. Ei eventuell innføring i tråd med Hurdalsplattformen i inneværende år (2023) vil gi fylkeskommunen svært kort tid til å etterleve forskriften og er teknisk umulig å gjennomføre, uavhengig av hva kostnadene vil bli.

Hurtigbåt

De 21 hurtigbåtrutene som Nordland fylkeskommune drifter, er fordelt på 17 kontrakter. Det er inngått kontrakt om innføring av null- og lavutslippsløsninger på Reinefjorden, samt Bodø – Væran/Gildeskål. Dersom det innføres krav til null- og lavutslipp fra 2025, vil Nordland fylkeskommune (før evt. opsjoner) ha åtte kontrakter som utløper de to første årene etter at kravene er innført.

Når det innføres nullutslippskrav for hurtigbåt, er det viktig å huske at det er store forskjeller på de ulike sambandene med tanke på lengde på overfart og værforhold. Her har Nordland de lengste og mest værutsatte rutene i landet. Nullutslippshurtigbåter må kunne ivareta de samme samfunnsoppgavene som dagens fartøy har, og det er avgjørende at regulariteten ikke blir dårligere enn med dagens fartøy. Hurtigbåtrutene er også mye mer komplekse enn ferjerutene. Mens et ferjesamband gjerne går mellom A og B, eventuelt med et mellomsted eller to, anløper hurtigbåtene mange kaier på et samband. Dette gjelder eksempelvis Nordlandsekspressen.

Nordlandsekspressen (Nex1), anløpssteder Bodø – Sandnessjøen:



Man er avhengig av at hurtigbåtene kan gå lange avstander, uten å være avhengig av lading

underveis. Det vil være svært kostnadskrevenende å etablere mange ladepunkter ute på de ulike øysamfunnene. Det er heller ikke ønskelig av hensyn til de reisende at det blir mange opphold underveis grunnet ladebehov.

For hurtigbåt er nullutslippsløsningene lengre fram i tid enn det er for ferje. I dag finnes det teknologi for fullelektrisk drift for kortere båtruter, noe som gjort at fylkeskommunen har inngått kontrakter på lokalsamband både i Lofoten og Salten. For lengre hurtigbåtruter er teknologien fortsatt ikke utviklet, og Nordland fylkeskommune deltar derfor i samarbeidsprosjektet, slik som «Zero Emission passenger Vessel Services» (ZEVS) og «Fremtidens hurtigbåt». Sistnevnte skjer i samarbeid med Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommune. Målet med prosjektet er et utviklings- og demonstrasjonsløp som inneholder design, bygg, pilot og drift av utslippsfrie og mer energieffektive hurtigbåter for lengre seilingsdistanser. Det er planlagt to pilotløp, et som skal utvikle nye energieffektive skrog basert på elektrisk energi og ett som skal utvikle hydrogen som energibærer på hurtigbåt. Planen er at båten skal være i pilotdrift fra 2025.

Det vil fortsatt være et behov for teknologiutvikling før nullutslippsløsningene kan erstatte konvensjonell drift på alle samband og i størst mulig grad. Dette arbeidet er avgjørende for å stimulere markedet og demonstrere ny teknologi i utprøvnings- og tidligfase, men fylkeskommunene kan ikke bære den økonomiske risikoen selv. Derfor trengs det statlig støtte for å lykkes i dette utviklingsarbeidet.

På bakgrunn av det overnevnte, vil et krav om nullutslippsløsninger for hurtigbåt være for tidlig å innføre i 2025. Spørsmålet er i hvilken grad man skal ta mellomsteg, og til hvilken kostnad, før teknologien er på plass for de nye hydrogendrevne hurtigbåtene. Dersom man lykkes med å lage en hydrogendrevet hurtigbåt og mer energieffektive skrog, vil dette bidra til verdiskaping i norsk maritim næring og være en vesentlig forbruker av hydrogenet som skal produseres langs kysten.

Krafttilgang

Et nullutslippskrav forutsetter i de fleste tilfeller tilgang på strøm ved kaiene og at strømforsyningen i det aktuelle området er tilstrekkelig. For flere av lokasjonene det planlegges etablering av ladeinfrastruktur vil det være behov for større oppgraderinger av lokal nettforsyning samt på regionalnettet. Der det kreves større oppgradering av nettforsyningen så vil man ikke ha tilgjengelig nettkapasitet før i 2027-2028.

Dersom nødvendig kapasitet i strømmettet er på plass, vil det uansett kreve en etablering av ladeinfrastruktur. For flere av lokasjonene vil dette være både tid- og kostnadskrevenende.

Unntak

De mest vesentlige unntaksbestemmelsene handler om tilgang på energi, teknologiske løsninger og urimelige kostnader. Dette er forhold som ofte går inn i hverandre, fordi de fleste teknisk-praktiske utfordringer kan løses med mer midler.

Nordland fylkeskommune er usikker på om et absolutt nullutslippskrav kan gi flere unntak enn nødvendig og mindre utslippskutt enn ønsket. Nordland fylkeskommune har en rekke samband der overfartsdistansen og rutefrekvensen er utfordrende for nullutslippsdrift. I tillegg kan det være begrenset tilgjengelig nettkapasitet i dagens nett. Oppsummert blir helelektriske løsninger ofte svært dyre. Samtidig er mange av disse sambandene preget av kortere åpningstider og lavere trafikk tall enn ferjer på hovedvegnettet. Det gir høye tiltakskostnader i kroner per sparte tonn CO₂, men også sett opp mot transportarbeidet og

kontraktsverdien.

Forutsigbar finansiering

I Hurdalsplattformen framgår det at regjeringen vil «kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferjer og hurtigbåter». Samtidig skriver departementet i høringsbrevet at «...innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikke vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt». Nordland fylkeskommune er uenig i denne vurderingen. Når departementet regner med at forskriftskrav vil utløse flere nullutslippsløsninger, er det underlig at dette ikke vil bety merkostnader. Dersom det innføres nullutslippskrav, vil det, i motsetning til hva departementet skriver i høringsbrevet, medføre vesentlige merutgifter for Nordland fylkeskommune de kommende årene. Dette gjelder særlig innenfor investeringer. For det første må det gjøres betydelige investeringer i infrastruktur på land, både på kaianlegg, ladeinfrastruktur og framføring av strøm. Denne må være på plass før kontraktsstart. I Nordland eier fylkeskommunen flere hurtigbåter selv, og det er politisk vedtatt å prøve ut dette også i ferjesektoren. Dersom fylkeskommunen selv skal bygge og eie fartøyene, vil dette kreve store investeringsutgifter. Dette er investeringsutgifter som vil komme før kontraktsstart.

Denne ambivalensen gjør det svært usikkert for fylkeskommunen i hvilken grad man kan regne med kompensasjon for merkostnadene.

Menon Economics har nylig publisert en rapport hvor fylkeskommunenes kostnader knyttet til innfasing av utslippsfrie ferjer og hurtigbåter er gjennomgått. Rapporten peker på at det er usikkerhet knyttet til kostnadene, spesielt for hurtigbåt, men anslår merkostnaden for fylkeskommunene til mellom 950 – 2 300 mill kr i året. Finansieringskostnader kommer på toppen av dette. For Nordland fylkeskommunes del, anslår Menon Economics at merkostnaden i ferjesektoren vil være nærmere 200 mill. pr år, mens det for hurtigbåtsektoren vil ligge på et sted 90 – 460 millioner kroner i merkostnad pr. år. I 2023 er brutto årsbudsjett for ferje- og hurtigbåt i Nordland fylkeskommune 1 390 mill. kr. Rapporten viser at Nordland sammen med Vestland vil få de desidert høyeste merkostnadene.

Rapporten fra Menon Economics viser tydelig at Nordland fylkeskommune ikke vil være i stand til å ta de store merkostnadene en omlegging av ferje- og hurtigbåtsektoren medfører. På bakgrunn av det overnevnte, oppfordrer Nordland fylkeskommune departementet til å revurdere det forventede behovet for kompensasjon som er beskrevet i høringsbrevet:

- Det er flere samband å elektrifisere
- Det må tas hensyn til behov for store investeringer de nærmeste årene
- Forventet kostnader for et krav om helelektrifisering kan ikke bygge på historiske tall for hybridelektrifisering
- Forventede kostnader for et krav om gjenstående samband kan ikke bygge på historiske tall for de mest kostnadseffektive sambandene.

Nordland fylkeskommunes kontrakter innenfor ferje- og hurtigbåtsektoren har i de fleste tilfeller en kontraktslengde på 8-10 år. Inngåelse og krav i nye kontrakter vil gi fylkeskommunen bindinger i mange år fremover. Det er derfor viktig med tydelige signaler på hva statens bidrag til overgangen til nullutslippsfartøy vil bli.

Høringsbrevet peker på at staten planlegger å øke CO2 avgiften i fremtiden. En økt CO2 avgift vil gjøre det mer lønnsomt å elektrifisere båter og ferjer som i dag bruker diesel. Kontraktsregimet med lange kontraktsperioder gjør at denne effekten først blir

utslagsgivende hvis den blir lagt til grunn i konkurransen. For fylkeskommunene er det avgjørende at kompensasjonen av økt CO₂-avgift er forutsigbar – at fylkeskommunen mottar en fastsatt kompensasjon for avgiftsøkningen på drivstoffvolumet til båt- og ferjedriften før elektrifiseringstiltaket. Nordland fylkeskommune ber departementet presisere hvilken kompensasjon fylkeskommunen kan legge til grunn for kommende avgiftsøkning.

Medvirkning

Ingen medvirkning utover ordinær kommentarrunde.

Fylkesrådets vurdering

Dersom Norge skal nå sine klimamål satt i Paris-avtalen, må det gjennomføres tiltak som bidrar til betydelige utslippskutt. Omlegging av ferje- og hurtigbåtsektoren til nullutslipp vil gi et betydelig bidrag, og fylkesrådet mener derfor det er riktig og viktig at det innføres nasjonale krav som kan få forrang i denne prosessen.

Nordland fylkesting har vedtatt et tydelig mål om å redusere klimagassutslipp fra egen virksomhet med 60% sammenlignet med 2016, 80% av utslippene fra Nordland fylkeskommunes egen virksomhet er knyttet til transportsektoren (fylkesveg og kollektivtransport). Dermed er det her en betydelig andel av klimakuttene må komme.

Nordland fylkeskommune har tatt en aktiv rolle i å utvikle ny teknologi innenfor hurtigbåtsektoren Fremtidens hurtigbåt, sammen med Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommune. Dette arbeidet er helt avgjørende dersom man skal lykkes i å utvikle nullutslippshurtigbåter, da ingen andre miljø verken har utviklet denne teknologien har kommet like langt i arbeidet som i Fremtidens hurtigbåt. Dette utviklingsarbeidet er både tid- og ressurskrevende. En aktiv statlig rolle som sikrer forutsigbar finansiering, er derfor en forutsetning for det videre utviklingsarbeidet.

I fjor vedtok også fylkestinget en ambisiøs regional transportplan (RTP). Ett av hovedmålene er å redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i Nordland. Derfor ble det blant annet satt av midler til nullutslippsløsninger for sju nye ferjesamband i løpet av RTPs første seksårsperiode (2022-27). Ved krav om at samtlige nye anbud skal ha nullutslippsfartøy vil det bety en vesentlig økning i behov til investeringer.

Forskriftskrav om nullutslippsløsninger har imidlertid flere utfordringer. Det ene er tidspunkt for når kravene iverksettes. Samtidig som kravene må være såpass tidlig at det vil bidra til en raskere gjennomføring av det grønne skiftet, må tidspunktet heller ikke være urealistisk. Nordland er Norges største båt- og ferjefylke, og med stor variasjon i sambandsstørrelse og -lengde, værutsatthet og hvor mye infrastruktur som er på plass. Som beskrevet i drøftingsdelen vil teknologien etter all sannsynlighet ikke være på plass for innføring av krav for nullutslippsfartøy i hurtigbåtsektoren innen 2025. For ferjesektoren vil nok kapasitet i strømmettet være den største flaskehalsen for å få samtlige ferjesamband over på nullutslippsløsninger.

Flere steder i Nordland vil begrensninger i nettkapasiteten skape utfordringer i omleggingen til nullutslippsfartøy. Fylkesrådet vil understreke at det er behov utbygging av strømmettet, ikke bare grunnet økt behov innenfor transportnæringen, men generelt på grunn av økte behov fra næringslivet og nye industrietableringer. Det økte kraftbehovet og begrensningene i nettkapasiteten, gjør at fylkeskommunen er bekymret for konsekvensene ved eventuelle endringer i effektprisen for å flate ut effekttoppene. Dette kan gi store økonomiske konsekvenser for fylkeskommunene, og det er helt avgjørende å se dette i sammenheng med innføring av krav til nullutslippsfartøy. Det er avgjørende at disse kostnadene ikke blir

lagt på fylkeskommunene uten tilstrekkelig kompensasjon.

I Hurdalsplattformen har regjeringen signalisert at fylkeskommunene skal bli kompensert for merkostnadene en omlegging til nullutslippsfartøy medfører. Selv om fylkeskommunene har et selvstendig ansvar for å bidra til at klimautslippene reduseres, er det viktig at en omlegging ikke får konsekvenser for tjenestetilbudet som innbyggere og næringsliv i Nordland er avhengig av, verken med tanke på rutetilbud eller regularitet. Det er derfor viktig at det kommer en tydeliggjøring fra regjeringen på hvilke utgifter fylkeskommunene skal bli kompensert for, dette gjelder både investeringsutgifter og økte driftsutgifter.

Fylkesrådet understreker at forskriftskravet vil medføre betydelige investeringsutgifter de nærmeste årene, og at Nordland fylkeskommune ikke kan bære denne økonomiske utgiften uten statlig bidrag. Rapporten fra Menon Economics viser at dersom det ikke kommer statlig bistand, vil det få store konsekvenser for fylkeskommunens øvrige driftstilbud dersom samtlige ferje- og hurtigbåtsamband skal over på nullutslippsteknologi. Fylkesrådet understreker behovet for at staten kommer på banen og bidrar og sikrer finansieringen slik at nullutslippsfartøy innenfor hurtigbåtsektoren blir utviklet.

Konsekvenser for Nordland fylkeskommune

Økonomiske konsekvenser

Krav til nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter kan potensielt få store økonomiske konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

Erfaringstall fra flere kystfylker viser at kostnadene så langt har vært høyere enn anslagene og beregningene som er lagt til grunn i forslaget til høring. Et oppdatert kunnskapsgrunnlag for forventede kostnader og en forutsigbar og realistisk kompensasjonsordning basert på dette må konkretiseres for at fylkeskommunen skal kunne levere på varslede krav i forskriften.

Andre konsekvenser

Innføring om krav og null- og lavutslipp vil ha positive konsekvenser for klima/miljø, dersom dette bidrar til at flere samband tar i bruk nullutslippsløsninger.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Nordland fylkesting støtter et krav om nullutslippsløsninger for båt og ferje. Kravet bør være hjemlet i anskaffelsesforskriften, ikke skipssikkerhetsloven. Nordland fylkesting legger til grunn at dieseldrift er tillatt for å opprettholde beredskap og åpen veg, også ved nedetid i nullutslippsløsningen.
2. I det tilfeller hvor teknologien ikke er ferdig utviklet og infrastruktur ikke er på plass, ber Nordland fylkesting regjeringen om å utforme unntaksbestemmelser slik at hybridelektriske løsninger er et alternativ.
3. Nordland fylkesting ber om tilstrekkelig kompensasjon for nullutslippskravet til fylkeskommunene i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordningen må bygge på realistiske kostnadsestimat for de teknologiske løsningene det stilles krav om. Rammevilkårene må være kjent når fylkeskommunene planlegger anskaffelser.
4. Nordland fylkesting forutsetter at staten mer aktivt finansierer og forenkler utbyggingen av elektrisk overføringsnett og produksjon av alternative energibærere til elektrifisering av transportsektoren.

5. Innovasjon gjennom prosjektet Fremtidens hurtigbåt er avgjørende for å lykkes med å utvikle nullutslippsfartøy som skal bidra til at Norge når klimamålene. Nordland fylkesting ber om statlig støtte til prosjektet for å drive teknologiutviklingen videre.

Bodø den 29.09.2023

Elin Dahlseng Eide
fylkesrådsleder
sign

Monika Sande
fylkesråd for transport og infrastruktur
sign

29.09.2023 Fylkesrådet

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt.

23.10.2023 Fylkestinget

Inhabile personer

Eivind Holst fratradte under behandling av saken. Sigurd Jacobsen

Linda Helén Haukland fratradte under behandling av saken. Dagfinn Arntsen

Samferdelseskomiteens innstilling ble lagt fram av saksordfører Viggo Willassen, Fremskrittspartiet:

1. Nordland fylkesting støtter et krav om nullutslippsløsninger for båt og ferje. Kravet bør være hjemlet i anskaffelsesforskriften, ikke skipssikkerhetsloven. I tråd med anbefalinger fra Totalberedskapskomisjonen legger Nordland fylkesting til grunn at dieseldrift er tillatt for å opprettholde beredskap og åpen veg, også ved nedetid i nullutslippsløsningen
2. I det tilfeller hvor teknologien ikke er ferdig utviklet og infrastruktur ikke er på plass, ber Nordland fylkesting regjeringen om å utforme unntaksbestemmelser slik at hybridelektriske løsninger er et alternativ.
3. Nordland fylkesting ber om tilstrekkelig kompensasjon for nullutslippskravet til fylkeskommunene i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordningen må bygge på realistiske kostnadsestimat for de teknologiske løsningene det stilles krav om. Rammevilkårene skal være kjent

- når fylkeskommunene planlegger anskaffelser.
4. Nordland fylkesting forutsetter at staten mer aktivt finansierer og forenkler utbyggingen av elektrisk overføringsnett og produksjon av alternative energibærere til elektrifisering av transportsektoren.
 5. Innovasjon gjennom prosjektet Fremtidens hurtigbåt er avgjørende for å lykkes med å utvikle nullutslippsfartøy som skal bidra til at Norge når klimamålene. Nordland fylkesting ber om statlig støtte til prosjektet for å drive teknologiutviklingen videre.
 6. Tiltakene må på ingen måte påvirke tilbud eller frekvens negativt i det aktuelle ruteområdet
 7. Nordland fylkesting vil påpeke behovet for standardisering og tilrettelegging for sambruk i utvikling av infrastruktur for landstrøm og elektrifisering. Standardiserte løsninger fremmer større fleksibilitet, økt bruk, raskere utbygging og reduserte kostnader.

Anniken Nylund Aasjord la frem forslag fra SV- Sosialistisk Venstreparti til nytt punkt 3:

3. Nordland fylkesting ber om tilstrekkelig kompensasjon for nullutslippskravet til fylkeskommunene i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordningen må bygge på realistiske kostnadsestimat for de teknologiske løsningene det stilles krav om. Rammevilkårene må være kjent når fylkeskommunene planlegger anskaffelser

Votering i plenum

Samferdselskomiteens innstilling punkt 1 vedtatt med 41 stemmer mot 2 (2 Industri- og Næringspartiet)

Samferdselskomiteens innstilling punkt 2,4,5 og 7 enstemmig vedtatt med 43 stemmer. 10 Arbeiderpartiet, 11 Høyre, 6 Fremskrittspartiet, 5 Senterpartiet, 4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 2 Rødt, 2 Industri- og Næringspartiet, 1 Venstre, 1 Miljøpartiet De Grønne, 1 Kristelig Folkeparti.

Samferdselskomiteens innstilling punkt 3 vedtatt med 36 stemmer (10 Arbeiderpartiet, 11 Høyre, 6 Fremskrittspartiet, 5 Senterpartiet, 2 Industri- og Næringspartiet, 1 Venstre, 1 Kristelig Folkeparti) mot SV- Sosialistisk Venstreparti forslag til punkt 3, som fikk 7 stemmer (4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 2 Rødt, 1 Miljøpartiet De Grønne) og falt.

Samferdselskomiteens innstilling punkt 6 vedtatt med 27 stemmer (11 Høyre, 6 Fremskrittspartiet, 5 Senterpartiet, 2 Industri- og Næringspartiet, 1 Venstre, 1 Miljøpartiet De Grønne, 1 Kristelig Folkeparti) mot 16 stemmer (10 Arbeiderpartiet, 4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 2 Rødt)

Permisjon

Synne Bjørnbæk, Rødt
Rita Lekang, Arbeiderpartiet

Vedtak

1. Nordland fylkekesting støtter et krav om nullutslippsløsninger for båt og ferje. Kravet bør være hjemlet i anskaffelsesforskriften, ikke skipssikkerhetsloven. I tråd med anbefalinger fra Totalberedskapskommisjonen legger Nordland fylkekesting til grunn at dieseldrift er tillatt for å opprettholde beredskap og åpen veg, også ved nedetid i nullutslippsløsningen
2. I det tilfeller hvor teknologien ikke er ferdig utviklet og infrastruktur ikke er på plass, ber Nordland fylkekesting regjeringen om å utforme unntaksbestemmelser slik at hybridelektriske løsninger er et alternativ.
3. Nordland fylkekesting ber om tilstrekkelig kompensasjon for nullutslippskravet til fylkeskommunene i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordningen må bygge på realistiske kostnadsestimat for de teknologiske løsningene det stilles krav om. Rammevilkårene skal være kjent når fylkeskommunene planlegger anskaffelser.
4. Nordland fylkekesting forutsetter at staten mer aktivt finansierer og forenkler utbyggingen av elektrisk overføringsnett og produksjon av alternative energibærere til elektrifisering av transportsektoren.
5. Innovasjon gjennom prosjektet Fremtidens hurtigbåt er avgjørende for å lykkes med å utvikle nullutslippsfartøy som skal bidra til at Norge når klimamålene. Nordland fylkekesting ber om statlig støtte til prosjektet for å drive teknologiutviklingen videre.
6. Tiltakene må på ingen måte påvirke tilbud eller frekvens negativt i det aktuelle ruteområdet
7. Nordland fylkekesting vil påpeke behovet for standardisering og tilrettelegging for sambruk i utvikling av infrastruktur for landstrøm og elektrifisering. Standardiserte løsninger fremmer større fleksibilitet, økt bruk, raskere utbygging og reduserte kostnader.

Vedlegg

Tittel	DokID
Til høring - krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter - høringsfrist 01.10.2023	860831
Høringsnotat om krav til nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter	860833
Merkostnader_utslippsfrie_ferger-hurtigbåter_menon-pub_109-2023	970444
Innspill fra Nordland eldreråd til FT-sak 1742023 Høring - krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter	1044400

