

Samferdselsdepartementet

Innspill til høring av krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter

Det vises til høringsbrev med frist for innspill 1. oktober 2023.

Sjøfartsdirektoratet har kommentarer til innholdet i forskriftsteksten, samt noen kommentarer som gjelder det materielle innholdet i høringsbrevet:

§ 2. Definisjoner

Ferje og hurtigbåt er definert forslaget i § 2 a) og b). Som del av tilleggsoppdraget fra KLD av 31. mai 2022 lagde Sjøfartsdirektoratet forskriftsforslaget som er grunnlaget for det aktuelle forslaget, og valgte bevisst å utelate disse to definisjonene, fordi de ikke har blitt definert i et regelverk til dags dato. Om de likevel skal være en del av forskriftsforslaget, bør de være klare og komplette. Etter vår vurdering kan disse definisjonene gi tolkningstvil, slik de nå er formulert.

I oppdraget *Lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferger og hurtigbåter* levert 18. mai 2022 av DFØ, Sjøfartsdirektoratet, Statens vegvesen og Miljødirektoratet, var definisjoner på ferge og hurtigbåt inkludert i forskriftsforslaget, med følgende ordlyd:

Med ferge menes et passasjerskip som kan føre flere enn 12 passasjerer og som transporterer biler og andre kjøretøy. Passasjerskip som kan føre flere enn 12 passasjerer uten mulighet for transport av kjøretøy er også omfattet av kravene til ferger.

Med hurtigbåt menes et fartøy i rutetrafikk som kan føre flere enn 12 passasjerer og som oppnår en hastighet på 20 knop eller mer. Hurtigbåt ikke ment å omfatte skip med et deplasement over 500 m³ og som oppnår en hastighet over 20 knop, men som ikke er definert som hurtigbåt i henhold til SOLAS kapittel X, regel 1.31.

Det står i høringsbrevet at begrepene skal ha samme innhold som definisjonen i forslag til forskrift etter skipssikkerhetsloven, men ordlyden er ikke lik ovennevnte forslag.

Definisjonen for ferge i det gjeldende forskriftsforslaget, slik det står nå, omfatter ikke ferger som bare tar persontrafikk. I tillegg er det en ufullstendig setning: *Ferge: passasjerskip som kan føre 12 eller flere passasjerer kjøretøy.* Sjøfartsdirektoratet foreslår at definisjonen på ferge utvides til den som er vist ovenfor.

Det samme gjelder definisjonen på hurtigbåt. Definisjonen bør utvides til å omfatte en ytterligere begrensning ved at det legges til en setning, se utdraget i kursiv ovenfor.

Alternativt

Det er mulig å bruke andre begrep: i tilleggsoppdraget av 31. mai 2022 ble begrepene *passasjerskip* og *hurtiggående passasjerfartøy* brukt. Se i oppdragets punkt 2.2, hvor det stod blant annet:

¹ SOLAS: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med senere endringer



Til tross for tittelen på oppdraget, velger vi nå å stille krav til skip som favner videre enn ferger og hurtigbåter, for å ha mulighet til også å inkludere fartøy som kun driver med passasjerbefordring. Dette innebærer at vi beveger oss bort fra bruken av ferger og hurtigbåter som begrep, spesielt i forskriften. Dette vil favne de fartøyene som forskriften er ment å dekke. [...]

I denne forskriften ønsker vi at krav til nullutslipp skal gjelde for passasjerskip i en bredere betydning enn kun bilferger, jf. Statens vegvesen sin markedsoversikt³, og også inkludere øvrige passasjerskip som opererer på løyve iht. yrkestransportloven §§ 7 og 8. Dette vil inkludere blant annet fartøyene som opererer mellom Nesodden og Aker brygge, Øyfergene i indre Oslofjord og sambandet mellom Haugesund og Rønvær. Felles for disse sambandene er at de driftes eller er i ferd med å bli driftet på nullutslippsløsninger. Ved å inkludere denne fartøygruppen vil man også unngå en mulig «gråsoner» for saktegående passasjerskip uten mulighet til å ta med rullende last. [...]

§ 4. Krav om nullutslipp for ferjer og hurtigbåter

I siste ledd er det omtalt at:

Oppdragsgiver som inngår kontrakter om anskaffelse av hurtigbåter og hurtigbåttjenester skal stille krav om at hurtigbåter som angitt i § 3 i ordinær drift skal ha nullutslipp av klimagasser fra 01.01.2025.

Sjøfartsdirektoratet mener dette er en uklar bestemmelse, ettersom det er vanskelig å lese ut fra ordlyden om nullutslippskravet gjelder kontrakter som er inngått fra 01.01.25 eller om nullutslippskravet gjelder faktisk drift fra 01.01.25.

§ 5. Unntak fra krav om nullutslipp for ferjer og hurtigbåter

Det framgår av høringsbrevet at det er fem unntak i forskriften, men etter § 5 i forskriftsteksten fremgår bare fire unntak. Her mangler unntaket om at inngåtte kontrakter fortsatt skal ha gyldighet ut kontraktperioden. Bestemmelsen som ble brukt i Sjøfartsdirektoratets forslag i tilleggsoppdraget, var: *Passasjerskip som går i rutetrafikk på gjeldende kontrakt inngått før [ikrafttredelsesdato], er unntatt fra § X frem til kontraktens sluttdato.*

Videre kan unntaket om hvor det planlegges ferjeavløsningsprosjekter i nær framtid med fordel være klarere formulert i forskriftsteksten, slik den står nå er det uklart hvor terskelen ligger for at det er et ferjeavløsningsprosjekt «i nær framtid». Å ta med i bestemmelsen at det forutsetter vedtak og dokumentasjon på penger i fylkeskommunebudsjettene, som omtalt i høringsbrevet, kan bidra til en klarere bestemmelse.

Unntaksadgangen bør ellers være snever for å oppnå hensynet bak forslaget.

Tilsyn

Det står i 4.2. at tilsynsfunksjonen er etter veletablert praksis overlatt til markedsaktørene, uten at det er videre forklart hva dette innebærer. En stor del av arbeidet rundt forskriftsforslaget som ble laget av Sjøfartsdirektoratet i mai – september 2022 innebar en vurdering rundt hvordan tilsynsarbeidet med nullutslippskrav skulle utføres. Tilsyn og kontroll kan bidra til en vellykket gjennomføring av regelverket. I høringsbrevet er det ikke omtalt noe om hvordan tilsynet skal foregå, og det er ikke bestemmelser i forskriftsforslaget som gjelder tilsyn, rapporteringsplikt, registreringer eller kontroll.

Forskrift etter skipssikkerhetsloven er omtalt som et alternativ i høringsbrevet, særlig under **4.1. Alternativt hjemmelsgrunnlag for kravet**. Det er ønskelig at høringsmottakerne skal ta stilling til en forskrift som er hjemlet i skipssikkerhetsloven, som var grunnlaget for tilleggsoppdraget som ble gitt av KLD til Sjøfartsdirektoratet i mai 2022. Etter det Sjøfartsdirektoratet kan se, er ikke det alternative forskriftsforslaget lagt ved i høringsbrevet.

Endringer i annet regelverk som kan påvirke forskriftsforslaget

Endring av klimavotetloven, gjort av Miljødirektoratet, var nylig ute på høring. Endringen innlemmer et krav om kvoteplikt for skip med bruttotonnasje 5000 eller mer som utfører transport av passasjerer eller last for

kommersielle formål fra reiser innen og til og fra anløpshavner i EØS. Det er 19 ferjer som er over 5000 BT. Det er dermed grunn til å anta at disse vil innlemmes i EU ETS og Fuel EU Maritime. Ingen hurtigbåter er i dag over denne grensen.

Med hilsen

Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør

Linda Bruås
Avdelingsdirektør for regelverk og internasjonalt arbeid

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer