

Samferdselsdepartementet

Deres dato: 04.05.23

Deres ref.: 23/1020

Vår ref.: 2801.2023/EG

Vår dato: 02.10.23

## Høring krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer dekker 95 % av omsetningen av flytende drivstoff, og om lag 95 % av hurtigladedemarkedet.

Bransjen ønsker å bidra til at Norge oppnår forpliktelsene om reduksjon i klimagassutslippene ved å tilby en økende andel med fornybare energibærere. Avgjørende forutsetninger for at bransjen skal kunne tilby klimaeffektive løsninger er langsiktige og forutsigbare rammevilkår, basert på teknologinøytrale vurderinger av de ulike løsningene. I dette ligger det at alle teknologier og løsninger blir vurdert ut ifra like sett av kriterier, og i denne sammenhengen blir vurdert ut ifra hvilken klimaeffekt energibærerne har.

Høringsforslaget fra Samferdselsdepartementet er rettet mot krav om nullutslipp av klimagasser til ferjer og hurtigbåter. Samferdselsdepartementet har i forslaget innskrenket nullutslipp av klimagasser til å gjelde det som omtales som nullutslippsteknologi, det vil si batteridrevne og hydrogendrevne fartøy. Det gis unntak fra reglen, blant annet i tilfeller der man må hensynta teknologiens modenhet, samt hvis det er manglende bunkringsfasiliteter og tilgang til tilstrekkelig strømforsyning. Biogass ansees som et alternativ, mens bærekraftig biodrivstoff faller utenfor.

Drivkraft Norge vil i dette høringsinnspillet uttrykke bekymring for at bærekraftig biodrivstoff holdes utenfor vurderingene. Både på grunn av at det diskriminerer et klimanøytralt drivstoff, og fordi utelatelse av biodrivstoff fra offentlige anskaffelser fører til en betydelig innskrenkning av mulighetene til å oppnå klimamålene. Bruk av biodrivstoff til ferjer og hurtigbåter vil gi kommunale anskaffelser muligheten til å redusere utslippene av klimagassene på en effektiv måte. Det er ingenting i veien for at offentlige anskaffelser stiller krav om at anskaffet biodrivstoff holdes utenfor omsetningskravet, slik at anskaffelsen bidrar til ytterligere klimagassreduksjoner i tillegg til det omsetningskravene bidrar med.

### Nasjonale eller globale utslipp?

Det er i hovedsak to metoder for å vurdere klimagassutslipp på. Det nasjonale klimaregnskapet ser på utslipp ved bruk av fossile energibærere anskaffet i Norge. Alle fornybare energibærere vurderes her som klimanøytrale. Drivstoff anskaffet utenfor Norges grenser og som forbrukes i Norge, inngår ikke i det nasjonale klimaregnskapet.

Den andre metoden er å vurdere drivstoffets livsløpsutslipp. Det innebærer at man ser på utslipp fra hele verdikjeden for drivstoffet, fra vugge-til-grav. Denne metoden viser de reelle globale utslippene ved bruk av drivstoff. Biogass og avansert biodrivstoff har i all hovedsak lik reduksjonseffekt over livsløpet. Tilsvarende beregninger kan gjøres for strøm og hydrogen. Da må kilden for energibæreren vurderes. Strøm fra kullkraft har betraktelig høyere globale utslipp enn strøm fra vannkraft.

Samferdselsdepartementets høringsnotat vurderer utslipp beregnet med metoden for det nasjonale klimaregnskapet. Der er som sagt alle fornybare energibærere klimanøytrale. Det vil si at en ferje som bruker 100 % biodrivstoff har like stor reduksjon av klimagassutslipp som en ferje som kjører på elektrisitet. Drivkraft Norge savner at høringsnotatet er konsekvent rundt vurdering av klimaeffekt, spesielt ved bruk av biodrivstoff. Vi savner også at høringsnotatet vurderer hva klimaeffekten vil være hvis ferjer går over til 100 % biodrivstoff istedenfor bruk av fossil diesel.

Drivkraft Norge savner videre en entydig vurdering av energibærernes livsløpsutslipp. Klare vurderinger og retningslinjer på dette vil bidra til å fremme energibærerne med høy global klimaeffektivitet. En ensidig vurdering av direkteutslipp fra drift av fartøy og kjøretøy fører til at man ser bort i fra hvordan energibæreren er blitt til. Dette er grunnen til at Drivkraft Norge over lengre tid har tatt til orde for innføring av reduksjonsplikt, der livsløpsutslipp legges til grunn. Økt fokus på livsløpsutslipp i offentlige anskaffelser vil kunne bidra til bedre vurdering av utslipp fra hele verdikjeden, og dermed den globale effekten av anskaffelsene.

### **Biodrivstoff må være et alternativ i unntakene fra nullutslippsteknologi**

Høringsforslaget bygger på at utslipp fra ferjene skal beregnes etter prinsippene for det nasjonale klimaregnskapet, og samtidig bruke definisjonen om nullutslippsteknologi fra Klimakur 2030. Definisjonen utelukker teknologier med eksosutslipp, selv om både biogass og biodrivstoff er klimanøytrale.

Unntakene som nevnes i høringsinnspillet tar høyde for at LNG-ferjer kan bruke biogass. Videre foreslås det unntak fra kravet om nullutslippsteknologi når primærbehovet ikke blir dekket. I tillegg er det unntak hvis det ikke er tilstrekkelig tilgang til strømforsyning og andre bunkringsfasiliteter.

Det nevnes ikke eksplisitt i høringsnotatet at unntakene knyttet til primærbehov og bunkringsfasiliteter åpner for bruk av klimanøytrale energibærere som biogass og biodrivstoff. Det er nærliggende å tro at biodrivstoff også inkluderes i unntakene hvis nullutslippsteknologi ikke dekke primærbehov eller når det ikke er tilgang til andre bunkringsfasiliteter. Drivkraft Norge ber om at dette spesifiseres nærmere.

Både biogass og biodrivstoff brukes i maskiner med forbrenningsmotorer. Begrunnelsen om at unntak for biogass vil bidra til økt produksjon av biogass og med tiden fallende produksjonskostnader er også gjeldende for biodrivstoff. Produksjonsprosessene for både biogass og biodrivstoff er avanserte, og er under utvikling. Begge benytter avfall som råstoff, og kan produseres lokalt. Og den globale klimaeffekten i et livsløpsperspektiv er mer eller

mindre lik. Bærekraftig biodrivstoff bør derfor inkluderes i samme unntak som er gjeldende for biogass, jf. høringsnotatet 4.2.3 underpunkt 2.

### **Det omsettes bærekraftig biodrivstoff utenfor omsetningskravet**

Høringsnotatet understreker at bruk av biodrivstoff skal rendyrkes gjennom omsetningskravet. I dette ligger det at Samferdselsdepartementet ikke tar høyde for at det i dag omsettes biodrivstoff ut over omsetningskravet. En tilrettelegging for omsetning av rene biodrivstoffer vil fremme raskere erstatning av fossilt med fornybart, og bidra til umiddelbare reduksjoner av klimagassutslipp.

Krav om anskaffelser av rent bærekraftig biodrivstoff med høy global klimaeffekt vil gi økte insentiver til økt produksjon av slikt klimanøytralt drivstoff. Stilles det samtidig krav om at anskaffelsen skal holdes utenfor omsetningskravet, og at biodrivstoffet skal være bærekraftig, så vil man oppnå ytterligere klimaeffekt i tillegg til det selve omsetningskravet oppnår. Anskaffelsen vil da ikke inngå til oppfyllelse av omsetningskravet.

Strengt krav til biodrivstoffet vil være teknologiutviklende, ved at det vil fremme økt produksjon av blant annet avansert biodrivstoff med høy global klimanytte. Produksjon av avansert biodrivstoff, som HVO100 fra avfall, er i seg selv en høyteknologisk prosess. Økt etterspørsel etter dette vil bidra til stimuli til økt produksjon, og med tiden lavere produksjonskostnader. Dette på lik linje som det argumenteres for at økt etterspørsel etter elferjer og biogass vil redusere produksjonskostnadene ved stordriftsfordeler. Igjen, så savner Drivkraft Norge en konsekvent vurdering av virkningene som offentlige anskaffelser kan ha.

### **Konklusjon**

Drivkraft Norge mener at høringsforslaget ikke fremmer teknologinøytralitet og klimaeffektivitet, ved å aktivt utelukke klimanøytrale løsninger. Hovedmålet med høringen er å fremme nullutslipp av klimagasser. Bærekraftig biodrivstoff må likestilles med biogass.

Hvis tiltaket baseres på nullutslippsdefinisjonen slik den er beskrevet i høringsnotatet, så er det fremdeles ingen grunn til å utelate bærekraftig biodrivstoff fra unntakene som beskrives. Bærekraftig avansert biodrivstoff har like stor global reduksjonseffekt på som biogass. Anskaffes biodrivstoffet utenfor omsetningskravet, så sikres det ytterligere klimagassreduksjon ut over det omsetningskravet bidrar til. Biogass og bærekraftig biodrivstoff må derfor likestilles i offentlige anskaffelser og være permanente løsninger for å oppnå null utslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter.

Hvis det er de globale klimagassutslippene også skal ligge til grunn for tiltaket, så må livsløpsutslippet fra alle de ulike fornybare energibærerne som blir brukt legges til grunn. Det må da etableres like kriterier og metoder for hvordan slike beregninger skal gjøres, slik at vurderingene blir teknologinøytrale.

Med vennlig hilsen  
[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas  
Fagsjef