

Til: Samferdselsdepartementet

Deres dato: 04.05.2023
Deres ref.: 23/1020
Vår dato: 15.09.2023
Vår ref.: ITW/JCG/Nullutslipp
ferger og hurtigbåter

NHF's hørings svar til krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter

Norsk Hydrogenforum viser til høring av forslag til forskrift med krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter, og takker for muligheten til å komme med innspill.

Norsk Hydrogenforum (NHF) er en nasjonal bransjeforening for hydrogen og ammoniakk som representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge. I tillegg til å representere industrien, er NHF sekretariat for et fylkesnettverk der alle fylkeskommunene (utenom Innlandet) og kommunene Oslo, Trondheim, Porsgrunn, Bodø, Berlevåg, Kvinesdal og Kristiansand deltar. Den foreslåtte forskriften har stor betydning for deltakerne i Fylkesnettverket, som har bidratt med innspill til vårt hørings svar.

NHF mener det er viktig at regjeringen vil kreve nullutslipp for ferjer og hurtigbåter. Dersom transportsektoren skal nå klimamålene for 2030, må det iverksettes kraftfulle tiltak på bred front, og det er av stor betydning at myndighetene går foran som kravstiller og bidrar til økt etterspørsel etter nullutslippsløsninger. Bruk av hydrogen til ferjer og hurtigbåter vil bidra til reduksjon av klimagassutslipp, og kan også bli en katalysator for økt bruk av nullutslippsløsninger i andre typer fartøy og til landtransport, - både i tungtransport og til de fire jernbanestrekningene som i dag går på diesel.

Nedenfor gir vi våre innspill til høringsnotatet.

Kravet bør hjemles i anskaffelsesloven

Offentlige anskaffelser er et viktig virkemiddel for å framskynde omstillingen til utslippsfrie løsninger, og NHF støtter at kravet hjemles i anskaffelsesloven. Det er mange gode eksempler på at offentlige anskaffelser bidrar til innovasjon og utvikling av nye løsninger som er viktige for å nå målene om å kutte utslipp, samtidig som det skapes flere grønne arbeidsplasser i hele landet. Et relevant eksempel er ferjesambandet Bodø-Moskenes-Værøy-Røst, der myndigheten besluttet at sambandet skulle benytte hydrogen. Her har Torghatten Nord nylig inngått avtale med GreenH om leveranse av fornybart hydrogen i perioden 2025 til 2040. Dette kan gi Bodø-regionen betydelige muligheter for bruk av hydrogen også i andre segmenter som landtransport og luftfart.

Fylkeskommunenes merkostnader må kompenseres

Departementet skriver i høringsnotatet at innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikke vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt. Det står videre at

fylkeskommuner som kunngjør anskaffelser etter at forskriften er trådt i kraft vil få kompensert eventuelle merkostnader som følger av kravet, og at kompensasjon til fylkeskommunene som følge av kravet vil vurderes i de årlige budsjettprosessene.

Uttrykket «vil vurderes i de årlige budsjettprosessene» skaper stor usikkerhet om nivået på kompensasjonen. NHF mener at staten må garantere at fylkeskommunene får full kompensasjon av merkostnadene. Fylkeskommunene gjør med disse tiltakene en viktig innsats for at Norge skal nå klimamålene. DNVs beregninger gjengitt i høringsnotatet viser at merkostnaden kan variere mye fra samband til samband, og fylkeskommunene må ha en sikkerhet for full kompensasjon.

Dagens inntektssystem fanger ikke opp de kostnadsøkningene fylkeskommunene får når kontrakter på utslippsfrie ferger og hurtigbåter blir inngått. For eksempel leter nå fylkeskommunene i Trøndelag, Vestland, Nordland, Troms og Finnmark etter måter å få finansiert en pilot på hurtigbåt på hydrogen i prosjektet «Fremtidens Hurtigbåt». De er ikke villig til å ta risiko i anbudet før teknologien er prøvd ut. Vi foreslår derfor at det blir etablert en form for belønningsordning som gir støtte knyttet til reduksjon av klimautslipp per samband, slik at fylkeskommunene får incentiv til raskere å innføre klima- og miljøvennlige løsninger.

Staten bør bidra til etablering av infrastruktur

Kostnader for etablering av infrastruktur kan bli betydelige. Et anlegg for lagring og bunkring av hydrogen for ferjer og hurtigbåter kan i en del tilfeller også brukes av andre fartøy og til landtransport. NHF mener at fylkeskommunene må pålegges å utrede hvordan infrastrukturen for ferjer og hurtigbåter kan utnyttes til slike formål, og at dette tas med i vurderingene ved gjennomføring av tiltak.

Her har staten et ansvar for å bidra til en helhetlig og samfunnsøkonomisk løsning. Målsettingen må være å få til en rask omstilling til nullutslipp i transportsektoren, og dette kravet kan ha stor nytte utover reduksjonen av klimagassutslipp fra ferjer og hurtigbåter.

Bruk av nye virkemidler vil øke klimaeffekten av tiltakene

Innfasing av ny teknologi er kostbart, og estimatene gitt i høringsnotatet viser at tiltakskostnaden varierer mye for de ulike sambandene. Kostnaden er også vesentlig høyere for hurtigbåter enn ferjer.

I tillegg til å kompensere fylkeskommunene for økte kostnader, bør staten også bidra med virkemidler som kan sikre en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av investeringer som gjøres i infrastruktur for utslippsfrie ferjer og hurtigbåter. NHF mener at det mest effektive og treffsikre virkemiddelet er differansekontrakter for bruk av hydrogen i maritim sektor, kraftintensiv industri og landtransport. Det vil bidra til at investeringer i anlegg for produksjon og distribusjon av hydrogen kan betjene flere kunder. Det gir ytterligere reduksjon av klimagassutslipp som er nødvendig for å nå klimamålene i transportsektoren. NHF har laget et innspill til utformingen av differansekontrakter som følger vedlagt.

Definisjonen av nullutslipp

Forskriftsforslaget angir at nullutslipp er fravær av utslipp av CO₂, CH₄ og N₂O, og at livssyklusutslipp ikke medregnes. NHF er enig i at denne definisjonen legges til grunn.

Hydrogen kan spille en rolle ved mangel på kraft og effekt

Tilgjengelighet på kraft og effekt er avgjørende for å kunne gjennomføre kravet om utslippsfrie ferjer og hurtigbåter. Det er i dag stor etterspørsel etter nettkapasitet, og ifølge Statnett kan vi gå mot et kraftunderskudd i Norge, og det vil på noen av lokasjonene være utfordringer med tilstrekkelig tilgang.

Planlegging og etablering av nytt nett og ny produksjon av fornybar energi tar tid.

NHF er bekymret for at mangel på tilgang til kraft og effekt vil bli en barriere for omstillingen til nullutslipp for ferjer og hurtigbåter. Hydrogen har et naturlig fortrinn på lange samband, men kan også spille en viktig rolle på samband som i utgangspunktet kan betjenes med batterielektriske løsninger, men hvor det ikke er tilgjengelig kraft og effekt. Det er derfor viktig at statlige myndigheter og oppdragsgiver utnytter mulighetene som ligger i å ta i bruk hydrogen. Det må ikke gis unntak kun fordi batterielektriske løsninger ikke er mulig på slike samband.

Unntak fra forskriften

I utkastet til forskrift foreslås det unntak fra kravet til nullutslipp dersom det ikke kan sikres tilgang til lade- og fylleinfrastruktur. Det foreslås også unntak i de tilfeller der nullutslippskravet ikke vil være teknisk eller økonomisk gjennomførbart. Blant annet er det i avsnitt 2.2.5 nevnt at det kan gis unntak dersom tiltakskostnaden vurderes som vesentlig høyere enn kostnaden ved alternative drivstoff.

NHF mener noen formuleringer i § 5 i utkastet gjør det for enkelt å gi unntak. Tiltakskostnaden må for noen samband forventes å bli vesentlig høyere enn fossilt drivstoff. Vi mener likevel at dette ikke skal være et grunnlag for å gi unntak. Når det gjelder unntak på grunn av manglende tekniske gjennomføringsmulighet, mener vi at det må dokumenteres av oppdragsgiver *hvorfor* dette ikke lar seg gjennomføre. Det kan for eksempel ikke gis unntak dersom batterielektriske løsninger ikke kan tas i bruk på grunn av manglende effekt, og fordi hydrogenløsning blir mer kostbart.

Vi foreslår derfor følgende tekst i utkastet til forskrift:

Oppdragsgiver kan unnta fra kravet i § 4 kontrakter som gjelder:

- § 5 kulepunkt 3: *Ferjer og hurtigbåter som ikke har tilstrekkelig tilgang til strømforsyning eller andre bunkringsfasiliteter på land for å oppfylle kravet om nullutslipp av klimagasser. Unntak skal kun gis i de tilfeller hvor oppdragsgiver i samarbeid med statlige myndigheter har konkludert med at det ikke vil være mulighet å etablere den nødvendige infrastrukturen.*
- § 5 kulepunkt 4: *Tjenester der primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved ferjer og hurtigbåter som oppfyller kravet i § 4. Det skal dokumenteres hvorfor nullutslippskravet ikke vil være teknisk gjennomførbart. Det skal ikke gis unntak på grunn av tiltakskostnad.*

Administrative konsekvenser

Innføring av krav til nullutslipp for ferjer og hurtigbåter vil stille nye krav til kompetansen hos fylkeskommunene ved gjennomføring av anbudskonkurransene. Staten må sammen med fylkeskommunene legge til rette for kursing og andre tiltak som sikrer at innkjøpere og saksbehandlere har den nødvendige kompetanse. Det kan for eksempel skje i regi av DFØ, som har lang erfaring med å bistå offentlige aktører ved offentlig anskaffelser.

Kravet vil sannsynligvis også innebære økt arbeidsmengde for Sjøfartsdirektoratet. Det må sikres at direktoratet har tilstrekkelig med ressurser for saksbehandling og tilsyn. Erfaringene fra andre hydrogenprosjekter i maritim bransje viser at det har vært et nært samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet, rederi, verft og teknologileverandører. NHF's oppfatning er at aktørene i hydrogenbransjen har sett samarbeidet med direktoratet som svært verdifullt. Vi er fortsatt i en tidlig fase i omstillingen av ferjer og spesielt hurtigbåter til nullutslipp. Det er viktig at Sjøfartsdirektoratet har tilstrekkelig med ressurser til å følge disse prosjektene tett.

Merknader til bestemmelsene

På side 14 i høringsnotatet står det at «kravet til hurtigbåter gjelder for samband som kunngjøres etter 1. januar 2025». I § 4 på side 15 står det at det «...skal stille krav om at hurtigbåter som angitt i § 3 i ordinær drift skal ha nullutslipp av klimagasser fra 01.01.2025». NHF forstår det slik at kravet gjelder kontrakter som kunngjøres fra den dato forskriften vedtas, og at teksten på side 14 derfor er misvisende.

Oppsummering

NHF mener:

1. Kravet om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter bør hjemles i anskaffelsesloven.
2. Fylkeskommunene må garanteres full kompensasjon for merkostnadene ved anskaffelse av utslippsfrie ferjer og hurtigbåter.
3. Staten må bidra til etablering av nødvendig infrastruktur for lading og fylling av ferjer og hurtigbåter.
4. Ved etablering av infrastruktur for lading og fylling for ferjer og hurtigbåter bør det stilles krav om at det utredes hvordan denne kan bidra til omstilling til nullutslipp i andre segmenter i maritim transport og i landtransport.
5. Staten bør tilby virkemidler som kan øke bidra til at infrastruktur for utslippsfrie ferjer og hurtigbåter også kan brukes av andre fartøy.
6. Det må være svært tungtveiende grunner for å gi unntak fra forskriften. Økonomiske og teknologiske kan ikke gi grunnlag for unntak uten at det er grundig vurdert og dokumentert av oppdragsgiver i samarbeid med statlige myndigheter.
7. Staten må sammen med fylkeskommunene gjøre nødvendige tiltak for å styrke kompetansen i fylkeskommunene for anskaffelse av fartøy og nødvendig infrastruktur.
8. Staten må gjøre nødvendige tiltak for å styrke kapasiteten til Sjøfartsdirektoratet for saksbehandling og gjennomføring av tilsyn med utslippsfrie ferjer og hurtigbåter.

NHF bidrar gjerne i departementets videre arbeid, så kom veldig tilbake til oss hvis dere har noen spørsmål eller ønsker mer detaljert informasjon.

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum



Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Generalsekretær