



# Innst. 78 S

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:126 S (2014–2015)

### **Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Botten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi i fergetransporten og bruk av ny teknologi i nærskipfarten**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

Følgende forslag fremmes i representantforslaget:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan staten kan bidra til at nullutslippsteknologi kan benyttes i kommende fergeanbud og at disse anbudene fremskyndes i tid.
2. Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra fergetransporten kan akselereres.
3. Stortinget ber regjeringen snarest mulig utarbeide en tilskuddsordning rettet mot fylkeskommunene for bruk av ny teknologi i offentlige fergeanbud.
4. Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke fergeforbindelser som egner seg for bruk av ren elektrisk drift, og i hvilken grad strømmettet må styrkes for å legge til rette for bruk av slik teknologi.
5. Stortinget ber regjeringen legge til rette for bruk av ny teknologi og forutsigbare konkurranseforhold gjennom å innføre standardiserte fergeanbud.

6. Stortinget ber regjeringen legge fram en egen sak om forslag til tiltak for økt bruk av ny, utslippsreducerende teknologi i nærskipfarten.
7. Stortinget ber regjeringen påse at utvikling av ny og umoden teknologi for utslippsreduksjoner i skipsfarten tillegges vekt i utarbeidelsen av nytt mandat for Enova.»

#### **Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Per Rune Henriksen, Anna Ljunggren, Audun Otterstad og Terje Aasland, fra Høyre, Nikolai Astrup, Tina Bru, Odd Henriksen og Eirik Milde, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen og Oskar J. Grimstad, fra Kristelig Folkeparti, Simon Molvær Grimstad, fra Senterpartiet, Marit Arnstad, fra Venstre, lederen Ola Elvestuen, fra Sosialistisk Venstreparti, Heikki Eidsvoll Holmås, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Botten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi i fergetransporten og bruk av ny teknologi i nærskipfarten.

Komiteen mener det må innføres en nullutslippsvisjon for transportsektoren i Norge, og mener Norge må være ledende på å ta i bruk ny teknologi som reduserer utslipp i transportsektoren. Komiteen viser for øvrig til regjeringsplattformen som slår fast at:

«Regjeringen vil utarbeide krav om at alle nye offentlige kjøretøy, og alle nye drosjer, ferger, rutebå-

ter og diesel tog, benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette.»

Komiteen viser til klimaforliket, Innst. 390 S (2012–2013), der det ble slått fast at norske utslipp av klimagasser skal reduseres til 45–47 millioner tonn i 2020. I 2014 var norske utslipp på 53,8 millioner tonn. De nasjonale utslippene fra transportsektoren utgjør om lag en tredjedel av norske utslipp. Skal klimaforlikets mål nås, er omfattende utslippskutt i transportsektoren avgjørende for å lykkes.

Komiteen viser også til Innst. 211 S (2014–2015), hvor Stortinget besluttet at Norge skal påta seg en felles forpliktelse med EU om minst 40 pst. utslippsreduksjon i 2030 sammenlignet med 1990-nivå. I dette målet inngår reduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor på opp mot 40 pst. som selvstendig mål. Reduksjoner i klimagassutslipp fra transport er avgjørende for å nå dette målet. Komiteen viser videre til at miljøvennlig skipsfart er en av fem innsatsområder i denne stortingsmeldingen, og at Enova derfor har opprettet et eget program for grønn skipsfart som skal bidra til utvikling av ny teknologi og til utslippsreduksjoner i maritim sektor.

Komiteen viser til Innst. 147 S (2014–2015), der Stortinget vedtok:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kollektivtrafikken i 2025 som hovedregel benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff.»

Komiteen viser til at Klima- og miljødepartementet har bestilt en utredning fra DNV-GL som skal identifisere barrierer mot bruk av lav- og nullutslippsteknologi i fylkeskommunale ferjesamband. Utredningen skal ferdigstilles innen utløpet av 2015.

Komiteen mener Norge har en spesiell forutsetning til å utvikle nullutslippsteknologier innen skipsfarten. Vi har innovative maritime miljøer og sterke samarbeidstradisjoner i norsk næringsliv som gjør det mulig å skape ny innovativ teknologi. Komiteen viser i den sammenheng til at olje- og gassnæringen sammen med det maritime miljøet har vært pådrivere i utviklingen av ny utslippsreduserende teknologi.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp i fergesektoren kan akselereres, og ber regjeringen rapportere om dette arbeidet i revidert nasjonalbudsjett.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det vil være behov for å standardisere fergekontrakter, og

ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er nødvendig å innføre egne tilskuddsordninger rettet mot fylkeskommunene eller ytterligere styrke eksisterende ordninger for bruk av ny teknologi i offentlige anbud, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.»

Flertallet ber regjeringen senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett på egnet vis redegjøre for hvordan forslagene er fulgt opp eller tenkt fulgt opp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer forslag fremsatt i Dokument 8:126 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra fergetransporten kan akselereres.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke fergeforbindelser som egner seg for bruk av ren elektrisk drift, og i hvilken grad strømmettet må styrkes for å legge til rette for bruk av slik teknologi.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for bruk av ny teknologi og forutsigbare konkurranseforhold gjennom å innføre standardiserte fergeanbud.»

«Stortinget ber regjeringen påse at utvikling av ny og umoden teknologi for utslippsreduksjoner i skipsfarten tillegges vekt i utarbeidelsen av nytt mandat for Enova.»

Disse medlemmer ber regjeringen senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett legge fram en egen sak for Stortinget, som redegjør for hvordan forslagene over er fulgt opp eller tenkt fulgt opp.

Komiteen mener at det offentlige kan ta i bruk sin sterke posisjon som innkjøper til å stille miljøkrav, som kan bidra til at næringen utvikler innovative løsninger som bidrar til å redusere utslipp. En slik utvikling vil kunne skape et konkurransefortrinn for norsk skipsfart og bli et eksportprodukt for norsk verftsindustri. Komiteen har merket seg at det var miljøkrav i anbudet stilt fra staten, som ledet til byggingen av verdens første el-ferge, Ampere, som i dag trafikkerer fergesambandet E39 Lavik–Oppedal i Sogn.

Komiteen viser videre til Stortingets vedtak i Innst. 2 S Tillegg 1 (2014–2015) der det ble slått fast:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle kommende fergeanbud har krav til nullutslippsteknologi (og lavutslippsteknologi) når teknologien tilsier dette.»

Komiteen har merket seg at statsråden i sitt svarbrev til komiteen av 12. oktober 2015, som er vedlagt, bekrefter at kravet til lav- eller nullutslippsteknologi allerede er lagt til grunn i alle fremtidige statlige fergeanbud når teknologien tilsier dette. Komiteen viser til at regjeringen har fulgt opp dette ved krav til lav- og nullutslipp i anbudet for fergestrekket Anda–Lote på E39 og forhåndsvarselet på anbudet Haljem–Sandvikvåg på E39.

Komiteen vil peke på at de fleste fergestrekninger i landet er fylkeskommunalt drevet. Komiteen mener derfor det bør utredes hvordan man gjennom f.eks. lov om offentlige anskaffelser mest effektivt kan stille krav til lav- og nullutslippsteknologi også for fylkeskommunale og kommunale ferger, med sikte på å innføre et slikt krav snarest mulig. Komiteen vil understreke at naturgass i denne sammenheng ikke kan regnes som lavutslippsteknologi, men at naturgass likevel kan brukes som reserve når biogass ikke er tilgjengelig i tilstrekkelig mengde.

Komiteen viser til erfaringene fra el-fergen Ampere, og peker på at el-ferger per i dag har vesentlig høyere kapitalutgifter, men samtidig vesentlig lavere driftsutgifter enn tradisjonelle dieselferger. Skal nullutslippsteknologi kunne konkurrere med nedbetalte dieselferger, må derfor anbudene være av en slik varighet at rederiene kan investere i ombygging eller nybygging av ferger og rutebåter.

Komiteen viser til at de fleste riksvegfergesamband i dag har en varighet på åtte–ti år. Komiteen har også merket seg at omlegging til lav- og nullutslippsteknologi vil innebære både nybygging av ferger og rutebåter og ombygging av eksisterende. Komiteen mener derfor det er viktig at anbudene tar høyde for dette både med hensyn til tidspunktet for når anbudet lyses ut og anbudets varighet.

Komiteen merker seg innspillene fra rederinæringen, som mener det er nødvendig med anbud av minst ti års varighet for å utløse nyinvesteringer. Komiteen viser også til innspill fra verftsindustrien om at det er nødvendig med minst to år fra anbudskontrakt tildeles til oppstart av fergedrift, om det skal være tilstrekkelig tid til å prosjektere og bygge nye fartøy. Komiteen vil be regjeringen sikre at disse innspillene tillegges vekt i statens og fylkeskommunenes anbudsprosesser. Komiteen mener det er viktig at det er god dialog mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og bransjen, som sikrer at kunnskap og erfaring om anbudsutsetting og drifting av ferger med nullutslippsteknologi deles.

Komiteen mener det er viktig å vurdere den samlede energibruken gjennom hele anbudsperioden, og at dette bør være en viktig del av vurderingene i en anbudsprosess.

Komiteen har merket seg at det er overordnede føringer som skal sikre at statens kjøp av fergetjenester er et viktig virkemiddel for å utvikle og implementere ny miljøvennlig teknologi i maritim sektor. Komiteen har også merket seg at det i forskningsprogrammene ENERGIX og Transport 2025 er gitt føringer for forsterket innsats på kunnskapsutvikling og løsninger som reduserer klimagassutslipp i transportsektoren.

Komiteen viser til at Norge har en aldrende nærskipstrafikkflåte, og at mange skip vil erstattes i årene som kommer. Komiteen har merket seg at regjeringen i Prop. 1 S (2015–2016) foreslår å bevilge 40 mill. kroner til grønn fornyelse av norsk nærskipsflåte gjennom Innovasjon Norge. Komiteen viser til at virkemiddelapparatet for å fremme miljøvennlige løsninger ikke vil være det samme for nærskipsfarten som for ferjene, da førstnevnte utgjøres av private aktører i et kommersielt marked mens sistnevnte inngår i et offentlig transporttilbud.

Komiteen har merket seg at regjeringen i sin maritime strategi «Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid» vil sørge for et gebyr- og avgiftsregime som styrker en miljøvennlig skipsfart. Komiteen mener det er viktig at regjeringen går i dialog med nærskipsfartsrederiene for å finne ut hvordan vi kan etablere langsiktige rammevilkår som sikrer en omlegging av nærskipsfartsflåten til nullutslipp. Komiteen viser til at flere havner også på eget initiativ har innført miljødifferensierte priser.

Komiteen mener det er nødvendig å kombinere miljøkrav med positive virkemidler for å sikre et grønt skifte i nærskipstrafikkflåten.

Komiteen peker på at de største mulighetene for raske utslippsreduksjoner oppnås gjennom utslippskutt i eksisterende fergeflåte. Eksisterende ferger kan ombygges både til hybridferger, til ladbare hybridferger og tilpasses med små eller ingen endringer til å benytte biodiesel. Komiteen ber regjeringen sikre at det finnes gode virkemidler for å ivareta dette i ny avtale med Enova.

Komiteen viser til at NO<sub>x</sub>-fondet spiller en viktig rolle i omstillingen av den eksisterende fergeflåten i lav- og nullutslippsretning. Komiteen viser til at NO<sub>x</sub>-fond-ordningen har virket etter hensikten, og at vi i dag har utslipp innenfor våre forpliktelser etter Gøteborg-protokollen. Komiteen ønsker å videreføre NO<sub>x</sub>-fond-ordningen med nye reduksjonsmål for næringen, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om dette på egnet måte.

Komiteen merker seg at rederiene får utgifter knyttet både til utbygging av nett og til effektledet ved investering i el-nettet. Komiteen ber regjeringen om å vurdere tilpasninger i regelverket som bedre fordeler utgiftene med utbygging over ulike anbudsperioder, og som i større grad tar hensyn til den samfunnsmessig optimale fordelingen mellom batteripakker og lading direkte over nett.

Komiteen peker på at en rekke fergestrekninger i dag ikke anses som egnet for ren elektrisk drift. I den anledning mener komiteen det er viktig at andre nullutslippsløsninger som kan være egnet for lengre strekk, testes ut. Komiteen mener regjeringen bør benytte utviklingskontrakter til å få inn anbud på hydrogenferger og andre nullutslippsteknologier.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles strenge krav til støy og NO<sub>x</sub>- og partikkelutslipp i anbudsprosessene.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at utvikling av ny og umoden teknologi for utslippsreduksjoner i skipsfarten tillegges vekt i utarbeidelsen av ny avtale og mandat for Enova.»

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til tiltak for økt bruk av lav- og nullutslippsteknologi i nærskipsfarten, og komme tilbake til Stortinget med dette.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at nye fergeanbud utlyses så tidlig som mulig, uten å avslutte tidligere inngåtte kontrakter, for å sikre god tid til nybygging og utbedring av ferger og rutebåter.»

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, foreslår videre:

«Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egenregi.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener Norge har en spesiell forutsetning for å kunne ta en verdensledende rolle innenfor null- og lavutslippsteknologi i den maritime delen av transportsektoren. Disse medlemmer viser til at representantforslaget på en god måte underbygger en målsetting om at den maritime kompetansen kan utnyttes til å innta en verdens-

ledende posisjon i null- og lavutslippsteknologi innenfor skipsfarten.

Disse medlemmer viser til forslag 1 i representantforslaget, hvor man ber regjeringen fremme sak om hvordan staten kan bidra til at nullutslippsteknologi kan benyttes i kommende fergeanbud, og at disse anbudene fremskyndes i tid. Disse medlemmer viser til at omtalen av hvordan staten kan bidra også handler om statens rolle og bidrag overfor fylkeskommuner og kommuner som benytter ferger.

Disse medlemmer viser til at det kan medføre økte kostnader for fylkeskommunene om de blir pålagt nye anbudskrav knyttet til fremskyndede anbud og nullutslippsteknologi.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egenregi. Det etableres en egen tilskuddsordning som dekker merkostnadene knyttet til dette.»

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan staten kan bidra til at nullutslippsteknologi kan benyttes i kommende fergeanbud, og at disse anbudene fremskyndes i tid.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet kan ikke støtte et forslag fremsatt av flertallet – om å iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egenregi – uten at økte kostnader er dekket. Dette medlem mener derfor at det må etableres en tilskuddsordning rettet mot fylkeskommunene for bruk av ny teknologi i offentlige fergeanbud når et krav om slik teknologi blir satt i verk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener på bakgrunn av lavkonjunkturen som foreligger innenfor petroleumsnæringen og den maritime sektoren, at det er viktig å stimulere til utvikling som kan gi bedre grunnlag for framtidig posisjon.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen innføre et større program for teknologiutvikling innenfor lav- og nullutslippsteknologi i skipsfarten, herunder ferger og nærskipsfart, slik at norsk maritim sektor kan videreutvikle en ledende posisjon internasjonalt på dette området. Spesielt bør erfaringene innenfor hydrogen og elektrisk framdrift vektlegges.»

### Oppgradering av strømmettet

Komiteen viser til Rapport no. 2015-0500 fra DNV-GL på oppdrag fra Energi Norge, som anslår et investeringsbehov på 900 mill. kroner for å elektrifisere 52 fergesamband. For å fjerne usikkerhet i anbudsprosessen knyttet til oppgraderingsbehov i strømmettet og tidsbruk for å gjennomføre eventuelle utbedringer, er det viktig at dette kartlegges i forkant av anbudsutlysning.

Komiteen har merket seg at en rekke ferjer i riksvegnettet og fylkesvegnettet opererer på relativt korte strekninger, og har en driftsprofil som gjør det mulig å drifte med ren elektrisk drift. Komiteen viser til at alle nettselskap etter energiloven er pålagt å knytte forbruk til nettet med mindre det er driftsmessig uforvarlig.

Komiteen peker på at ladepunkter for ferjer vil på lik linje med annet forbruk bli knyttet til nettet gjennom det lokale nettselskapet under vanlige betingelser for tilknytning. Komiteen vil understreke at det er viktig at eventuelle oppgraderinger av strømmettet vurderes som en del av anbudsprosessen. Komiteen legger til grunn at muligheter og utfordringer for elektrifisering av transportsektoren, herunder ferjer, omtales i den bebudede Energimeldingen fra regjeringen.

### El-avgift

Komiteen mener det er positivt at det i Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) foreslås redusert el-avgift for el-fartøy over 400 tonn. Komiteen vil be regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å redusere den nedre grensen på 400 tonn, slik at også mindre fartøy, som rutebåter, omfattes av den nye og lavere el-avgiften.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å oppheve grensen på 400 tonn for fartøy som får lav el-avgift, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

### Fylkeskommunale og kommunale tilskudd

Komiteen viser til at mange fylkeskommuner mener det vil være kostnadskrevenende å legge om til nullutslippssferger. Etter komiteens vurdering tyder erfaringene fra Oppedal–Lavik på at dette ikke alltid er tilfelle, utover kostnadene knyttet til oppgradering av nettet. Komiteen vil også gi ros til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for å gjennomføre 100 pst. fossilfri kollektivtransport fra 2020.

Komiteen mener at fylkene og kommunene spiller en viktig rolle i gjennomføringen av et grønt skift i ferge- og rutebåttrafikken, og er derfor positive

til at Enova støtter omleggingen til lav- og nullutslipps ferge- og rutebåttrafikk, og vil be regjeringen sikre at dette arbeidet prioriteres videre.

### Forslag fra mindretall

#### Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet,

#### Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

##### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen innføre et større program for teknologiutvikling innenfor lav- og nullutslippsteknologi i skipsfarten, herunder ferger og nærskipsfart, slik at norsk maritim sektor kan videreutvikle en ledende posisjon internasjonalt på dette området. Spesielt bør erfaringene innenfor hydrogen og elektrisk framdrift vektlegges.

#### Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

##### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egenregi. Det etableres en egen tilskuddsordning som dekker merkostnadene knyttet til dette.

##### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan staten kan bidra til at nullutslippsteknologi kan benyttes i kommende fergeanbud, og at disse anbudene fremskyndes i tid.

#### Forslag fra Arbeiderpartiet:

##### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra fergetransporten kan akselereres.

##### Forslag 5

Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke fergeforbindelser som egner seg for bruk av ren elektrisk drift, og i hvilken grad strømmettet må styrkes for å legge til rette for bruk av slik teknologi.

##### Forslag 6

Stortinget ber regjeringen legge til rette for bruk av ny teknologi og forutsigbare konkurranseforhold gjennom å innføre standardiserte fergeanbud.

##### Forslag 7

Stortinget ber regjeringen påse at utvikling av ny og umoden teknologi for utslippsreduksjoner i skips-

farten tillegges vekt i utarbeidelsen av nytt mandat for Enova.

### Komiteens tilråding

Bak tilrådingen romertall I, II og III står et flertall i komiteen bestående av alle partiene unntatt Arbeiderpartiet. Bak tilrådingen romertall IV–VII og romertall IX står komiteen. Bak tilrådingen romertall VIII står et flertall i komiteen bestående av alle partiene unntatt Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råror Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

#### I

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp i fergesektoren kan akselereres, og ber regjeringen rapportere om dette arbeidet i revidert nasjonalbudsjett.

#### II

Stortinget ber regjeringen vurdere om det vil være behov for å standardisere fergekontrakter, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.

#### III

Stortinget ber regjeringen vurdere om det er nødvendig å innføre egne tilskuddsordninger rettet mot fylkeskommunene eller ytterligere styrke eksisterende ordninger for bruk av ny teknologi i offentlige anbud, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.

#### IV

Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles strenge krav til støy og NO<sub>x</sub>- og partikkelutslipp i anbudsprossessene.

#### V

Stortinget ber regjeringen sørge for at utvikling av ny og umoden teknologi for utslippsreduksjoner i skipsfarten tillegges vekt i utarbeidelsen av ny avtale og mandat for Enova.

#### VI

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til tiltak for økt bruk av lav- og nullutslippsteknologi i nærskipsfarten, og komme tilbake til Stortinget med dette.

#### VII

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at nye fergeanbud utlyses så tidlig som mulig, uten å avslutte tidligere inngåtte kontrakter, for å sikre god tid til nybygging og utbedring av ferger og rutebåter.

#### VIII

Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egenregi.

#### IX

Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å oppheve grensen på 400 tonn for fartøy som får lav el-avgift, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

#### X

Dokument 8:126 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Eirik Sivertsen, Else-May Botten, Eirin Sund og Magne Rommetveit om bruk av nullutslippsteknologi i fergetransporten og bruk av ny teknologi i nærskipsfarten – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 24. november 2015

**Ola Elvestuen**

leder

**Heikki E. Holmås**

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortinget, datert 12. oktober 2015****Departementets svar på representantforslag 126 S (2014-2015) om bruk av nullutslippsteknologi i fergetransporten og bruk av ny teknologi i nærskipfarten**

Det vises til brev av 21.09.2015, vedlagt representantforslag 126 S (2014-2015) om bruk av nullutslippsteknologi i ferjetransporten og bruk av ny teknologi i nærskipfarten. I det følgende kommenteres forslagene som fremmes. Departementet har innhentet innspill fra Olje- og energidepartementet hvor dette har vært relevant. Forslagene vi bli kommentert i henhold til nummereringen i representantforslaget.

**Forslag 1**

"Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan staten kan bidra til at nullutslippsteknologi kan benyttes i kommende ferjeandbud og at disse anbudene fremskyndes i tid"

I henhold til Stortingets anmodningsvedtak høsten 2014 er det allerede lagt til grunn at alle fremtidige ferjeandbud skal ha krav til nullutslippsteknologi (eller lavutslippsteknologi) når teknologien tilsier dette.

Statens vegvesen er ansvarlig for utlysning av riksvegferjeandbud. I den forberedende fasen av anskaffelsesprosessen foretas det grundige analyser av sambandets egnethet for null- eller lavutslippsteknologi før det eventuelt stilles konkrete krav i utlysningen av et samband. Samtlige riksvegferjeandbud som er lyst ut i etterkant av Stortingets anmodningsvedtak, med unntak av en kort kontrakt, er lyst ut med krav til null- eller lavutslippsteknologi.

Riksvegferjesambandene driftes i de fleste tilfeller på kontrakter med varighet på mellom 8-10 år. Det er ikke ønskelig å terminere inngåtte kontrakter for å lyse ut på nytt med krav om null- og nullutslippsteknologi da dette vil både ha store økonomiske- og markedsmessige konsekvenser. Dette innebærer at krav til null- og lavutslipp må legges til grunn når disse sambandene skal lyses ut på nytt, i god tid før oppstart av ny kontraktsperiode for å sikre tid til nybygg og implementering av ny teknologi.

Fylkeskommunene er ansvarlig for fylkesvegdriften. Klima- og miljødepartementet (KLD) har nylig gitt DNV GL i oppdrag å utrede hvordan nullutslippsløsninger kan realiseres i anbudsprosesser for fylkeskommunale ferjesamband.

Departementet vil komme tilbake med ytterligere informasjon om dette i henhold til spørsmål i Stortingets brev av 5.10.2015.

**Forslag 2**

"Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra fergetransporten kan akselereres".

Gjennom anmodningsvedtaket fra Stortinget og Regjeringens maritime strategi «*Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid*» er de overordnede føringer allerede slik at statens kjøp av ferjetjenester skal fortsette å være et viktig virkemiddel for å utvikle og implementere ny miljøvennlig teknologi i maritim sektor.

På riksvegsambandene har vi i dag 13 LNG-drevne ferjer og en batteriferje. Den første LNG-drevne ferjen var et resultat av et statlig initiert pilotprosjekt, mens batteriferjen Ampere er et resultat av en statlig utviklingskontrakt.

I tillegg vil to ferjer fra 1.1.2016 for første gang i Norge driftes med 100 prosent biodiesel. Dette er et resultat av at det ble krav til CO<sub>2</sub>-ekvivalenter/kWh riksvegferjeandbudet. Biodiesel er i denne kontrakten oppgitt til å være om lag 30 prosent dyrere enn den dieselen som ellers brukes i riksvegferjedriften. Merkostnaden dekkes over Statens vegvesens budsjett.

Grunnavgiften på mineralolje ble innført i 2000 for å motvirke overgang til olje som følge av økt avgift på elektrisk kraft. Da skip i liten grad betaler avgift på mineralolje, men blir ilagt avgift på strøm fra land, kan avgiften på elektrisk kraft bli et hinder for å utvikle elektriske løsninger for skip. Regjeringen foreslår derfor i statsbudsjettet for 2016 å redusere avgiften på elektrisk kraft som leveres fra land til skip i næringsvirksomhet fra 14,5 øre per kWh, til redusert sats for industri mv. på 0,48 øre per kWh. Denne avgiftsreduksjonen vil kunne bidra til å akselerere bruken av elektrisk drevne skip i næringsvirksomhet.

For å få til en økt anvendelse av ny teknologi er det viktig å støtte opp under alle faser av utviklingsløpet. Ønske om å utvikle av ny teknologi for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra ferjetransporten reflekteres derfor også i FoU innsatsen på transportområdet. I Samferdselsdepartementet sitt tildelingsbrev til Forskningsrådet for 2015 gis det føringer for forskningsprogrammet ENERGIX og Transport2025. I ENERGIX forutsettes det at midlene blant annet skal

"anvendes til kunnskapsutvikling og løsninger som reduserer klimaskadelig utslipp fra transportsektoren" og i Transport2025 pekes det på et "særskilt kunnskapsbehov om effektiv sjøtransport og kombinerte transportløsninger".

I tildelingsbrevet forutsettes det videre et samarbeid mellom Forskningsrådet og Enova "for koordinering av prosjektsøknader på transportområdet, oppfølging av prosjekter fra grunnforskning mot markedsintroduksjon og formidling av forskningsaktiviteter".

### **Forslag 3**

"Stortinget ber regjeringen snarest mulig utarbeide en tilskuddsordning rettet mot fylkeskommunene for bruk av ny teknologi i offentlige fergeanbud"

Enova er et viktig verktøy i Regjeringens satsing på miljøvennlig omlegging av energibruk og energi-produksjon samt utvikling av energi- og klimateknologi. Regjeringen foreslo i statsbudsjettet for 2015 at Transnovas oppgaver ble overført til Enova.

En finansiering gjennom Energifondet legger grunnlaget for en robust og langsiktig satsing der transport, herunder maritim sektor og nærskipfarten, vil være viktige elementer.

Enova offentliggjorde 8. september seks programmer rettet mot å redusere klimagassutslipp og å fremme teknologiutvikling i transportsektoren, maritim sektor omfattes av flere av disse. Enova har innrettet programmene mot utvikling av ny teknologi, introduksjon av energi- og klimaeffektive løsninger, produksjon av biodrivstoff, samt infrastruktur for alternative drivstoff. Målgruppen for disse programmene vil variere, og Enova har bred kontakt med aktørene innen transportområdet.

Enova står godt rustet med sin kompetanse og markedsnærhet til å fremme utviklingen på dette området. Enovas arbeid skal bygge opp under en utvikling av en miljøvennlig omlegging på lang sikt gjennom å utvikle og ta i bruk teknologier som kan bidra til dette. Støtte til innovative prosjekter innen nærskipfarten, herunder ferjer, vil kunne være et ledd i dette.

### **Forslag 4**

"Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke fergeforbindelser som egner seg for bruk av ren elektrisk drift, og i hvilken grad strømmettet må styrkes for å legge til rette for bruk av slik teknologi"

Det er om lag 120 ferjesamband på det norske riks- og fylkesvegnettet. 17 av disse sambandene er riksvegferjesamband. Ferjesambandene betjenes av omlag 200 ferjer med varierende størrelser og kapasitet. Ferjesektoren er spesielt egnet for batteridrift fordi ferjene stort sett opererer i faste ruter, med høy

regularitet og i lange perioder. Dette gjør at batteriene kan lades regelmessig ved dedikert infrastruktur på kai. Energiforbruk og potensialet for utslippsreduksjon varierer i betydelig grad for de ulike ferjestrekningene og henger nøye sammen med lengde på strekningen, seilingshastighet og hvor mange ferjer som opererer i ruten.

For å få til ren elektrisk drift på en strekning må noen viktige forutsetninger være på plass. Energibehovet for en overfart kan ikke være for høyt (for lange ferjestrekninger og /eller for høy hastighet), det må være tid nok ved kai til opplading og det må være tilstrekkelig kapasitet i strømforsyningen til kaiene.

En rekke ferjer i riksvegnettet og fylkesvegnettet opererer på relativt korte strekninger og har en driftsprofil som gjør det mulig med ren elektrisk drift. Det kan imidlertid være nødvendig å gjøre enkelte justeringer i ruteplanene for å sikre god og optimal drift av rene elektriske ferjer.

Statens vegvesen har allerede foretatt overordnede analyser av muligheten for å stille krav til null- og lavutslipp på til sammen 12 riksvegferjesamband som skal lyses ut i perioden 2018-2020. Analysene indikerer at halvparten av disse sambandene kan ha mulighet for en eller flere ferjer i helelektrisk drift.

Merkostnaden ved hybrid/fullelektriske ferjer er om lag 15-20 prosent i et samband. Dette inkluderer investeringer på landanlegg (batteripakker, ladeplugg, automatisk fortøyningssystem, og enkle oppgraderinger av strømtilførsel), investeringer på ferjer og endring i driftskostnader som følge av elektrifisering. Det forventes at kostnaden for maritime batterisystemer reduseres når teknologien blir mer utbredt.

På de øvrige riksvegferjesambandene vil det være utfordrende å få til ferjer på helelektrisk drift fordi de opererer på strekninger som er for kraftkrevende, det er nødvendig med krevende utbygging av strømmettet, eller det er operasjonelle forhold som gjør at dette ikke er mulig eller hensiktsmessig. På noen strekninger kan det på sikt vurderes å benytte plugg-inn hybrid ferjer, hvor vesentlige deler av energibehovet kommer fra strømmettet.

De resterende riksvegferjesambandene som skal lyses ut i perioden er urealistisk med hensyn på plugg-inn og elektrisk drift. Her kan blant annet LNG og biodrivstoff være relevante null- og lavutslippsalternativer. For øvrig skjer det stor utvikling innenfor batteriteknologi og ladesystemer mv slik at grensene for hva som er mulig og kostnadseffektivt kan utvikle seg i positiv retning fremover. Statens vegvesen vil følge denne utviklingen nøye.

Alle nettselskap er gjennom Energiloven pålagt å knytte forbruk til nettet med mindre det er driftsmessig uforsvarlig. Ladepunkter for ferjer vil på lik linje med annet forbruk bli knyttet til nettet gjennom sitt



lokale nettselskap under vanlige betingelser for tilknytning (tariffer og eventuelle anleggsbidrag).

Strømtilførsel til ferjekaiene er normalt ikke dimensjonert for å kunne levere den energimengde som kreves for å drifte ferjer. Det kan derfor være nødvendig med utvidelser i kapasiteten i det lokale distribusjonsnettet hvis fergestrekninger skal elektrifiseres. Hvor stor utbygging som kreves og hvor kostnadskrevenne den vil være avhenger av hvilke effekter som kreves, hva slags ladeløsning som velges og kapasitetene på det eksisterende lokale og regionale strømmettet. Her er det store forskjeller i behov og kostnader mellom kaiene.

### **Forslag 5**

"Stortinget ber regjeringen legge til rette for bruk av ny teknologi og forutsigbare konkurranseforhold gjennom å innføre standardiserte fergeanbud".

Statens vegvesen og fylkeskommunene samarbeider om en kontraktssmal for ferjeanbud. De ønsker å videreføre og styrke dette samarbeidet for å sikre en mest mulig ensartet oppdragsgiverside.

Den teknologiske utviklingen innen lav- og nullutslippsteknologi er i stadig endring, og det er fortsatt for tidlig å standardisere alle sider ved krav til lav- og nullutslippsteknologi. Det er imidlertid viktig at oppdragsgiversiden samarbeider for å sikre at disse kravene er mest mulig ensartet får å unngå at en får spesialbygde ferjer som kun egner seg på ett samband. Det er også viktig at Statens vegvesen og fylkeskommunene er forutsigbare innkjøpere og har miljøkrav som er konsistente over tid. Dette betyr at rederier som har investert i miljøteknologi som følge av anbudskrav skal kunne føle trygghet for at disse, (eventuelt med ombygginger) skal kunne benyttes også i fremtidige anbud.

Statens vegvesen har for øvrig allerede satt i gang et større arbeid som skal utrede og vurdere tiltak for å utvikle ferjemarkedet på lang sikt. Mulighet for standardisering av ferjeanbud vil utredes i denne sammenheng. Statens vegvesen vil legge frem sine anbefalinger for Samferdselsdepartementet i løpet av våren 2016.

### **Forslag 6**

"Stortinget ber om at regjeringen legge frem egen sak om forslag til tiltak for økt bruk av ny, utslippsreducerende teknologi i nærskipfarten"

Virkemiddelapparatet for å fremme miljøvennlig løsninger vil ikke være det samme for nærskipfarten som for ferjene, da førstnevnte utgjøres av private aktører i et kommersielt marked mens sistnevnte inngår i et offentlig transporttilbud. Imidlertid kan man benytte ulike incitamenter som miljødifferensierte avgifter for å fremme klima- og miljøvennlig nærskipfart.

Samferdselsdepartementet, Nærings- og fiskeri-departementet og Finansdepartementet har ansvar for avgifter og gebyrer for sjøtransporten. Samferdselsdepartementet har ansvar for losavgiftene og sikkerhetsavgiftene.

I regjeringens maritime strategi "Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid" er det vist til at regjeringen vil sørge for et gebyr- og avgiftsregime som styrker en miljøvennlig nærskipfart. Fra 2015 er losberedskapsavgiften miljødifferensiert. Videre har regjeringen i budsjettet for 2016 foreslått å redusere losberedskapsavgiften med 86 mill. kroner. Forslaget vil styrke nærskipfartens rammebetingelser som et miljøvennlig alternativ for transport av gods.

Flere havner har også på eget initiativ innført miljødifferensierte priser.

### **Forslag 7**

"Stortinget ber regjeringen påse at utviklingen av ny og umoden teknologi for utslippsreduksjoner i skipsfarten tillegges vekt i utarbeidelsen av nytt mandat for Enova"

Olje- og energidepartement inngikk i juni 2012 en avtale med Enova om forvaltningen av midlene fra Energifondet. Avtalens varighet var til 31 desember 2015, men som følge av nye føringer, blant annet knyttet til en ny satsing på miljøvennlig transport, ble avtalen med Enova forlenget med ett år til 31. desember 2016. Som en følge av den nye transportsatsingen har Enova allerede etablert 6 programmer rettet mot å redusere klimagassutslipp og å fremme teknologiutvikling i transportsektoren, som omtalt under forslag 3 ovenfor.

Regjeringen vil legge fram en energimelding våren 2016, og det er naturlig at Enovas rolle framover blir tema i meldingen. På bakgrunn av denne tas det sikte på å inngå en ny avtale med Enova for perioden 2017-2020.





