



STORTINGET

# Representantforslag 229 S

(2022–2023)

frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad

Dokument 8:229 S (2022–2023)

**Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur**

Til Stortinget

## Bakgrunn

Fredag 13. april 2018 var ein merkedag for skipsfarten. Då vedtok FNs sjøfartsorganisasjon – International Maritime Organization (IMO) – ein ambisjon om at utsleppa frå internasjonal skipsfart minst skal halverast innan 2050. Det blir ei stor oppgåve å avkarbonisere skipsfarten. Handlingsplanen for grøn skipsfart vart lagd fram av regjeringa Solberg i juni 2019. Skal ein nå dei ambisiøse måla, må ytterlegare tiltak settast i verk.

Men det er ikkje berre skipsfarten som treng meir ladekapasitet. Også transport på land har trong for å få opp fleire ladepunkt, og her er det mogleg å sjå ting i ein større samanheng.

## Innleiing

Utsleppa frå skipsfarten kjem av at dei fleste fartøya går på fossilt drivstoff. For å halvere utsleppa må diesel og olje erstattast med til dømes elektrisk framdrift (batteri), hydrogen, biodiesel, biogass, metanol eller ammoniakk, og energien må kome frå berekraftige eller fornybare kjelder. Dette har fleire utfordringar. For det første er alternative drivstoff i lita grad tilgjengeleg til ein kon-

kurransedyktig pris. Fartøya må dessutan anten skiftast ut eller byggast om. I tillegg trengst det infrastruktur på land som kan forsyne fartøye med straum og/eller alternative drivstoff.

Stortinget vedtok difor i oppmodingsvedtak nr. 831 (2020–2021) at regjeringa skulle kome tilbake til Stortinget med ein nasjonal plan for å gjere land- og lade-straum, hydrogen, ammoniakk og andre grønne drivstoff tilgjengelege, jf. Innst. 338 S (2020–2021).

Utsleppa frå innanriks sjøfart og fiske er på 3–5 millionar tonn CO<sub>2</sub> ifølgje tal frå Statistisk sentralbyrå (SSB) og DNV GL, som har ulike berekningsmetodar. SSB sine utsleppstal inneheld berre dei totale CO<sub>2</sub>-utsleppa for sjøfart og fiske. DNV GLs utsleppstal er baserte på AIS-data og er brote ned i ulike fartøykategoriar. DNV GLs tal viser at det er offshorefartøy, fiskefartøy, hurtigbåtar og ferjer som har høgast CO<sub>2</sub>-utslepp i Noreg. I Noreg sitt klimarekneskap blir fritidsbåtar klassifiserte som «motorreiskapar» og ikkje skipsfart. Tal frå SSB viser at årlege utslepp frå fritidsbåtar er på i overkant av 500 000 tonn CO<sub>2</sub>.

Norske bilferjer køyrer korte distansar i middels fart i faste ruter med moglegheit for hyppig lading. For skips-trafikken, offshorefartøya og fiskefartøya er ikkje heilelektrisk drift kommersielt mogleg per dags dato. Likevel er det slik at mange av fartøya etter kvart kan nytte elektrisk framdrift, eventuelt i kombinasjon med andre energiberarar. Desse må snarleg få tilgang til landstraum og ladestraum når dei ligg til kai. Innan 2030 skal utsleppa frå innanriks sjøfart og fiske i Noreg halverast, med utgangspunkt i 1990-tal. Utslepp frå offshorefartøy, nærskipsfarten og fiskefartøya er i dag omfatta av CO<sub>2</sub>-avgift. Det er mogleg å søkje stønad hos Enova til energi- og klimatiltak for desse fartøya.

## Kommunale søkeprosessar for plan- og bygningsloven og infrastruktur til maritimt bruk

Fylkeskommunane er ansvarlege for kollektivtilbodet på land og til sjøs. Hamnestyresmaktene er ansvarlege for kaifrontane. Kommunen er ofte grunneigar, No-reg vassdrags- og energidirektorat handsamar søknader om anleggskonsesjon, og byggesaksavdelinga i kommunen sikrar at plan- og bygningsloven blir etterlevd. Når fleire anlegg på same område skal etablerast, må alle dei nemnde etatane for kvart anlegg ha eit ord med i laget. For lokasjonar med kommunal grunneigar er det stor grad av uvisse i korleis søknadsprosessane skal handsamast. Rundskriv «H-4/21 Etablering av ladepunkter og ladestasjonar for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk framdrift – forholdet til plan- og bygningsloven mv.» som i utgangspunktet har til hensikt å gjere det enklare å etablere ladeanlegg, blir omtale slik på heimesida til regjeringa:

«I rundskrivet slår departementet fast at ladestasjonar må anses å vere nødvendig teknisk utrusting til parkeringsplasser, havner og kaianlegg. Med mindre annet uttrykkelig er sagt i arealplanen for området, kan ladestasjonar alltid plasseres på steder der planen åpner for parkering. Tilsvarende kan det alle steder hvor det er regulert til havn, kaianlegg og brygger, plasseres ladestasjon for lading av fortøyd fartøy.»

Men fleire kommunar er usikre på om dei kan gjere unntak for ladeanlegg frå byggesaksbehandling, på grunn av at etableringa er i 100-meters sona frå sjøfronten, eller fordi arealformålet i reguleringsplanen eller kommunens arealdel ikkje er oppdatert til å samsvare med den faktiske bruken av arealet. Dette fører til ressurs- og tidkrevjande og kostbare prosessar. Det juridiske og formelle heng ikkje saman med dei uttalte måla om å kutte 55 pst. i klimagassar innan 2030. Kostnadene er på fleire hundre tusen per prosjekt der det blir kravd full søknadsprosess, dette er midlar som går ut over evna ladeinfrastruktureigar har til å etablere ladepunkt. Det må difor bli enklare å leggje til rette for elektriske fartøy og køyretøy. Prosessane må gåast gjennom, krava må reduserast og elektriske løysingar må i større grad favoriserast framfor dagens fossile alternativ.

## Tilgjengeleggjering av infrastruktur som i dag er reservert ferjer og hurtigbåtar

Når ferjer med elektrisk framdriftssystem går ut på anbod, er landanlegga med straum ein del av infrastrukturen som skal vere med i tilbodet som blir levert inn frå rederia til dei regionale kollektivselskapa (fylkesvegsferjer) eller Statens vegvesen (SVV) (riksvegsferjer).

Anboda har ulik levetid, men typisk rundt ti år. Etter at anbodsperioden er ute, vil el-infrastrukturen som

er etablert på land, bli overført til det regionale kollektivselskapet, fylkeskommunen eller SVV.

Rederia brukar ein del pengar på utvikling av desse landanlegga, og det finst fleire ulike teknologiar og løysingar, både for straumleveransen (ladekopling), effekt, etc.

Dette er ladepunkt som berre leverer straum til den eine mottakaren: ferjene.

Fram til no kan det ha vore gode grunnar til at denne løysinga har vore gjeldande. Det har også – frå Enova si side – vore krav om at tilskotet skal gå til rederia. Dette er ikkje lenger eit krav.

Det er etter kvart fleire kommersielle aktørar som ser på denne marknaden.

Det må vurderast om denne infrastrukturen kan overførast eller seljast til slike kommersielle aktørar. Dette vil frigjere anlegga slik at dei kan betene meir enn berre éin brukar, som i dag er ferjene. Det er ein føresetnad at ferjene har fortrinnsrett på straum til ein pris som er konkurransedyktig eller betre enn den ein har i dag.

Ein må også vurdere kva tid ei slik overtaking bør skje – om det er mogleg midt i ein anbodsperiode, eller om det ligg som ein føresetnad ved utlysing av nytt anbod.

Det er ulike effektar på dei forskjellige anlegga. Men det er oppgitt å vere frå 2–6 MW x 40 anlegg berre i Vestland. 6 MW tilsvare ca 40x hurtigladar for personbil. Ved å gjere denne infrastrukturen tilgjengeleg for andre som treng lading (anten maritime aktørar eller transportørar på land), vil det vere mogleg å utnytte den framførte effekten ut over berre å levere straum til ein mottakar som berre brukar anlegget i ein liten del av døgnet (typisk ei ferje). Vidare vil ein kunne tilby ladestraum til tungbil eller andre maritime fartøy når ferja ikkje ladar. Nedbetalingstida til anlegga vil kunne forlengast, anlegget kan fordele kostnadene på fleire brukarar, og midlar som i dag er bundne opp i desse anlegga (frå rederi/fylkeskommune og SVV), kan nyttast til andre delar av kollektivsatsinga.

Fagkompetansen for drift av anlegga kan opparbeidast i dedikerte lade- og landstraumaktørar i staden for fragmentert hjå fylkeskommunar, rederi og kollektivselskap. Dette kan gi innsparing for ferjeoperatøren, som slepp drift av anlegget, og ein oppnår rasjonaliseringsgevinst. Det kan også vurderast å knyte til hydrogenanlegg/industri/andre som kan utnytte kapasiteten når ferja ikkje har behov for han. Samstundes må ein vurdere om ei slik omorganisering og overføring av dei tekniske anlegga vil bremse innovasjon og utvikling som i dag ligg hjå rederia.

I dag er det ingen «ferjestandard» på landstruamanlegga, og det er usikkert kor stor restverdien på dei etablerte anlegga er. Dette vil ein anbodsprosess klargjera.

Det er i dag fleire aktuelle kommersielle aktørar som kan ta over eit slikt eigarskap.

På denne måten kan stat, fylke og kommunar prioritere midlar som i dag er bundne opp i el-infrastruktur, til andre nyttige formål, og la aktørar med spisskompetanse på energi, lading og landstraum handtere dette som energihubar. At fleire ulike brukarar av køyre- og fartøy nyttar same infrastruktur, reduserer behovet for at dei lokale nettselskapa treng å byggje ut og reservere kapasitet i nettet for kvart enkelt tiltak. Ved god styring av kapasiteten til anlegget vil ein kunne utnytte restkapasiteten frå t.d. eit landstraumanlegg som berre blir nytta når ei ferje ligg til kai. At fleire ulike brukarar kan nytte og dele på infrastruktur, gjer at generelle utbyggingskostnader for kommunale tilbod kan reduserast. Det trengst veldig enkelt forklart færre komponentar (=investeringar) om fleire brukarar kan nytte same infrastruktur.

## Offshoreflåten

Det er eit utsleppsreduksjonspotensial for offshorefartøy i Noreg i perioden 2021–2030 på 1 million tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar, og ca. 700 000 tonn CO<sub>2</sub> stammar frå skip som oppheld seg meir enn 80 pst. av tida i Noregs økonomiske sone (NAUS). Offshorefartøya stod for ca. 26 pst. av alle utslepp frå innanriks sjøfart (ekskludert fiske). Utsleppa inkluderer ikkje utslepp i hamn, som kan inkludera utslepp frå fartøy i internasjonal fart. Offshorefartøy omfattar forsyningsfartøy og andre spesialfartøy knytte til offshoreverksemda. For offshoreflåten er det vedteke nullutslepp frå 2030. Forlagsstillarane meiner arbeidet med å elektrifisere alle forsyningsbasar og hamner for desse fartøya må intensiverast. Det må samtidig sjåast på løysingar som gir hamnene og landtransporten, og andre brukarar av hamna, moglegheiter for å dekkje behova sine for elektrisk kraft.

## Fiskefartøy

Fiskeflåten sine klimagassutslepp aukar jamt. I overkant av 800 større fiskefartøy deltek i fiskeriaktivitet i norske farvatn, i tillegg til rundt 5 000 mindre fiskefartøy. Tal frå handlingsplanen for grøn skipsfart viser at dei største fiskefartøya til saman slapp ut 877 000 tonn CO<sub>2</sub> i 2017. Det utgjer 18 pst. av utsleppa frå innanriks sjøfart og fiske. Til samanlikning utgjorde utsleppa frå offshorefartøy 26 pst., medan utsleppa frå ferjene utgjorde litt over 12 pst. Kystverket sine oppteikningar inneheld data om drivstoffbruk og klimagassutslepp frå fartøy som opererer i norske havområde. Desse viser at utsleppa frå fiskeflåten har auka med nærare 80 pst. sidan 2011. Dette er det fleire årsaker til. Det handlar om vandringsmønsteret til fisken i havet som følgje av temperaturendringar i havet, endring i fiskerisoner fisket kan foregå i, og strukturendringar i mottaksindustrien

på landsida. Fartøya må gå lenger med fangsten sin for å levere. Alt dette har medført auka segling og auka bruk av drivstoff. Å endre drivstoffet er ikkje gjort raskt, men tilbod om landstraum og ladestraum til fiskeflåten i uthamner som blir nytta under fiskeria, er nærast fråverande. Det betyr at fleire tusen fiskefartøy brukar dieselgenerator under landligge store delar av året. Til dømes vil eit 50 fots fiskefartøy frå Vestlandet bruke dieselgenerator under vinterfisket i Nord-Noreg 24 timar i døgnet i 4 månader. Potensialet for bruk av landstraum stort, då desse fartøya ofte ligg til kai i uthamn om natta.

Forslagsstillarane meiner hamnene og mottaksanlegga må intensivere arbeidet med å gjere landstraum tilgjengeleg for alle fiskefartøy under landligge. Her er det også truleg mogleg å utnytte infrastruktur og tilgjengeleg effekt til andre ladeformål og elektrifiseringsbehov.

## Forslag

På denne bakgrunnen blir det fremja følgjande

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringa gå gjennom rundskrivet «H-4/21 Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk fremdrift – forholdet til plan- og bygningsloven mv.» der formålet er å liste opp kva tiltak som er fritekne frå søknadsplikt, slik at dette blir klarare for kommunane. Ladeanlegg til fartøy og kjøretøy må nemnast direkte som eit tiltak unnateke søknadsplikt i byggjesakforskrifta (SAK 10), slik at ein sikrar lik tolking og bruk av loven i alle kommunar.
2. Stortinget ber regjeringa utarbeide retningslinjer for kommunane som klargjer handlingsrommet kommunane har til å inngå leigeavtalar der kommunen er grunneigar. Ladeoperatørar inngår typisk leigeavtale, der grunneigar blir kompensert økonomisk med fast leige eller som del av omsetning.
3. Stortinget ber regjeringa syte for at det blir stilt krav om at nye bustad- og næringsprosjekt som blir etablerte i strandsona, skal leggje til rette for lading av elbåtar til liks med elbilar.
4. Stortinget ber regjeringa greie ut høve til å stille krav til eksisterande og nye marinaer over ein viss storleik, om elektrisk ladeinfrastruktur som kan dekke eit visst minimum av el-fritidsbåtar.
5. Stortinget ber regjeringa sette i gang eit arbeid der ein vurderer korleis og på kva måte infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy kan gjerast tilgjengeleg for anna sjø- og landtransport, gjerne gjennom kommersielle lade- og landstraumaktørar.

6. Stortinget ber regjeringa sikre at det for komande offentlege anbod for kommersielle ferjer og hurtigbåtar blir vurdert korleis el-infrastrukturen kan tilgjengeleggjerast for andre brukarar, og sette krav til dette i dei komande anboda.
7. Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å få bygd ut landstraum og annan infrastruktur som er naudsynt for å nå målet om nullutslepp frå off-shoreflåten innan 2030.
8. Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å bygge ut landstraum og ladestraum i relevante fiskerihamner og hamner som ofte blir nytta av fiskeflåten. Utbygginga av landstraum må der det er mogeleg, vareta også andre brukarar, som t.d andre fartøy, elbilar m.m.

26. april 2023

**Liv Kari Eskeland**

**Ove Trellevik**

**Olve Grotle**

**Alfred Jens Bjørlo**

**Mathilde Tybring-Gjedde**

**Svein Harberg**

**Kjell Ingolf Ropstad**