



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

REF: 23/1020  
Dato: 01.10.2023

## HØRINGSUTTALELSE: KRAV OM NULLUTSLIPP AV KLIMAGASSER TIL FERJER OG HURTIGBÅTER

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester i hele Norge, herunder ferje og hurtigbåt.

Kollektivtrafikkforeningen stiller seg positiv til innføringen av krav til nullutslippsløsninger på ferger og hurtigbåter. Forskrifta vil være førende for våre anskaffelser de kommende årene, og vil påvirke våre medlemmer i stor grad. Kollektivtrafikkforeningen ønsker særlig å gi tilbakemelding på punktene under. Med noen justeringer kan forskrifta støtte opp under denne omleggingen som våre medlemmer allerede jobber for.

Kollektivtrafikkforeningen ønsker særlig å peke på at:

- det bør åpnes for hybridelektriske løsninger der tekniske og økonomiske hensyn tilsier det,
- forventa merkostnader bør justeres i tråd med de tekniske løsningene en stiller krav om, og
- våre medlemmer trenger forutsigbare økonomiske vilkår for å kunne oppfylle målsettingen i kravet så snart som mulig.

Vi vil også presisere at kompensasjonsordninga bør gjelde med tilbakevirkende kraft for nullutslippsløsninger som ble eller blir innført før forskrifta trer i kraft, slik at oppdragsgivere ikke må stoppe den allerede pågående overgangen til nullutslippsløsninger.

### 1. Til høringsnotatet punkt 4 - forslag til nye forskrifter (vurdering av hjemmelsgrunnlag)

Kollektivtrafikkforeningen mener at forskriften ideelt sett skulle hjemlet gjennom en endring i yrkestransportloven § 11a, eventuelt ny 11b for å sørge for logisk oppbygning av regelverket og harmonisering av kravene for land- og sjøtransport, se tilsvarende forskrift om utslippskrav ved offentlig anskaffelse til veitransport. Skipssikkerhetsloven kan sammenlignes med vegtrafikkloven på



land. Forskrift om utslippskrav ved offentlig anskaffelse til veitransport er ikke hjemlet i vegtrafikkloven eller anskaffelsesloven, men yrkestransportloven. Da vil man også unngå departementets bekymringer til definisjoner, jf. høringsnotatet punkt 4.2.2.

På samme måte som forskrift om utslippskrav ved offentlig anskaffelse av veitransport, bør derfor rapportering av unntak gjøres til DFØ. Dette vil forenkle våre medlemmers rapporteringsprosesser ved at man kan forholde seg til ett og samme organ. Det anbefales at det lages en tilsvarende ordning for fartøy som for kjøretøy, jf. <https://anskaffelser.no/hva-skal-du-kjope/transport/veiledning-om-unntak-kjoretoyforskriften>. Det vises i denne forbindelse til strategi for digitalisering av regelverk, <https://www.digdir.no/datadeling/generelle-anbefalinger-lage-digitaliseringsvennlig-regelverk/2868>.

I valget mellom skipssikkerhetsloven eller anskaffelsesloven, anbefaler Kollektivtrafikkforeningen at forskriften hjemles i anskaffelsesloven. Dersom forskriften blir hjemlet i skipssikkerhetsloven setter dette kun krav til skipets utrustning. I teorien kan derfor skipet utrustes som et nullutslippsfartøy, men i drift operere på fossile energibærere. Med hjemmel i anskaffelsesloven, kan man sette krav til både utrustning og drift.

## **2. Til høringsnotatet punkt 2.2.1 Ikrafttredelse**

Forutsigbarhet og forutberegnelighet er viktig i anbudprosesser. Anbudprosesser kan gå over lang tid, og dersom det blir endring i forskrifter like før utlysning er dette uheldig. Forankringen og innretningen på anbudene er del av politiske prosesser, og dersom en forskriftsendring inntrer etter at mandat og oppdragsbrev er satt, men før utlysning, risikerer man utsettelse eller tvetydigheter som resulterer i avlysning av anbud. Dette kan medføre unødvendig arbeid og merkostnader. Kollektivtrafikkforeningen foreslår derfor at kravet til nullutslipp på ferger settes til å gjelde fra 1.1.2025. Dette gir forutsigbarheten oppdragsgivere trenger for å lage gode konkurransegrunnlag. Det finnes også kontrakter der ferger og hurtigbåt ligger i samme kontrakt, og en harmonisering er derfor heldig. Kollektivtrafikkforeningen vil videre påpeke at 1.1.2025 ikke er langt frem i tid når det gjelder anskaffelser med verdier på flere hundre millioner kroner per år og med mulige store behov for infrastrukturtiltak.

Kollektivtrafikkforeningen anser det også som positivt og nødvendig med unntak, jf. høringsnotatet punkt 2.2.1 for ferjer og hurtigbåter som opererer etter eksisterende kontrakt frem til kontraktens sluttdato inkludert opsjoner.

## **3. Til høringsnotat punkt 2.2.4 Manglende tilgang til strøm og 2.2.5 Primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved nullutslippsløsninger**

Flere av rutene som allerede er elektrifisert benytter hybride løsninger. Dette gjelder også ruter der elektrifiseringsgraden er nær 100%. I et notat utarbeidet for KS, peker Menon Economics på



kostnadsbesparelsene ved 80%, 90% eller 95% utslippsreduksjon sammenlignet med i dag, mot nullutslipp.<sup>1</sup> Dersom hybride løsninger tillates, vil flere av rutene punkt 2.2.4 og 2.2.5 er ment å dekke kunne deelektrifiseres, og man vil oppnå svært store utslippskutt på en kostnadseffektiv måte. Her er det også viktig å påpeke at så lenge strøm er en billigere energibærer enn diesel, så vil man uansett ha incentiv til å holde utslippene så lave som mulig.

#### **4. Til høringsnotatet punkt 2.2.2 Biogass i ferger**

Kollektivtrafikkforeningen mener det er en tvetydighet knyttet til om biogass anses som en nullutslippsløsning eller ikke.

#### **5. Merkostnader kan oppdateres med ny kunnskap**

For nullutslippsløsninger på hurtigbåt skriver departementet at det ikke foreligger erfaringstall. Men Ruter, Trøndelag, Rogaland og Vestland fylkeskommuner har allerede inngått kontrakter med både hybridelektriske og helelektriske løsninger, flere er under utlysning og forberedelser.

Kollektivtrafikkforeningen ber departementet om å oppdatere kunnskapsgrunnet for forventede kostnader med de erfaringene våre medlemmer har samlet.

#### **6. Infrastruktur**

Mange av fergekaiene i Norge har behov for oppgraderinger uavhengig av nye krav til nullutslipp. Endringene i Statens vegvesens håndbok N400 har skapt utfordringer der som på sikt må løses. Selv om mange kaier trenger oppgradering uavhengig av krav til nullutslipp, vil elektrisk infrastruktur kreve store investeringer. Mange ferge- og hurtigbåtkaier ligger langt fra eksisterende nett med tilstrekkelig kapasitet og andre forbrukere med behov for høy effekt. Anleggsbidraget brukerne må betale kan derfor i mange tilfeller ikke deles på flere. Det vil også være behov for annen elektrisk infrastruktur som transformatorer, tekniske hus og løsninger for overføring til skipet, eksempelvis ladetårn, galge med ladekabel, induksjonslading eller batteribytteroboter.

Det påpekes av Menon Economics at de sambandene som er elektrifisert til nå er de der elektrisk infrastruktur allerede var til stede eller mulig å føre frem.<sup>2</sup> Det samfaller godt med vår oppfatning. Gjenstående samband vil være mer krevende, og dersom en bruker erfaringstall på kostnader av infrastruktur vil dette sannsynligvis undervurdere de faktiske kostnadene.

---

<sup>1</sup> Menon Economics publikasjon nr. 109/2023

<sup>2</sup> Ibid.



Menon Economics gjør et svært grovt estimat på kostnaden av nettoppgraderinger.<sup>3</sup> DNV forsøker å gi en sammenheng mellom effektbehov og kostnad for nettoppgradering.<sup>4</sup> De finner ingen klar sammenheng, men de gjør en regresjonsanalyse. Dersom denne legges til grunn vil et effektbehov på 3MW vil nettoppgradering for de 79 sambandene som ikke er elektrifisert ha en kostnad på 400 MNOK. Tilsvarende vil et effektbehov på 7MW gi en kostnad på 600 MNOK. Det presiseres at dette er usikre anslag.

Kollektivtrafikkforeningen anser det derfor som en stor svakhet ved høringsnotatet at beregninger av den samfunnsøkonomiske tiltakskostnaden ikke inkluderer infrastruktur på land. I høringsnotatet punkt 3.2.2. og 3.2.3 fremgår det at DNV sine kostnadsberegninger som legger grunnlaget for vurderingen av tilskudd til fylkeskommunene, ikke inkluderer kostnader til kaioppgradering eller nybygg. Fremtidig effektbehov er heller ikke vurdert i høringsnotatet. Uten tilstrekkelig infrastruktur vil intensjonen med forskriften ikke kunne realiseres. Planlegging av infrastruktur for nullutslippss fartøy må planlegges før anskaffelse av nullutslippss fartøy. Innføringen av kravene til ferjer og hurtigbåter vil derfor ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på relativt kort sikt. Kollektivtrafikkforeningen anbefaler derfor at man gjør en utredning av merkostnadene med oppgradering av infrastruktur med tanke på innføring av fremtidige nullutslippsløsninger så raskt det lar seg gjøre dersom ønsket om nullutslippsløsninger skal bli en realitet.

Det fremgår av høringsnotatet at «Fylkeskommuner som kunngjør anskaffelser etter at forskriften er tredd i kraft vil få kompensert ev. merkostnader som følger av kravet.» Det er uklart i hvilken grad dette inkluderer merkostnader til nødvendig infrastruktur.

#### **7. Til høringsnotatet punkt 2.2 Unntak og 3.2.3 Kraft og effektbehov til ferjer og hurtigbåter**

Det blir foreslått flere unntak fra departementet. Framfor alt er Kollektivtrafikkforeningen enig i at forskriftskravet ikke bør gjelde fartøy i drift i eksisterende kontrakter eller som er kunngjort.

Tilstrekkelig nettkapasitet er nødvendig for å sikre elektrifisering. Det er viktig at det foretas vurderinger av kraft- og effektbehovet til ferjer og hurtigbåter slik at man nasjonalt kan sikre tilstrekkelig nettkapasitet. Kollektivtransport bør også prioriteres.

Ved krav om nullutslipp vil transportberedskapen bli mer sårbar. I høringsnotatet punkt 2.2 og merknader til bestemmelsene i punkt 5 fremgår det at forskriften skal gjelde «skip i ordinær drift». Det er uklart om det i dette ligger et generelt unntak for fartøy som benyttes i samband med status som beredskapssamband. For å ivareta sikkerheten til øysamfunnene forutsetter Kollektivtrafikkforeningen at det gjøres unntak for slike samband.

---

<sup>3</sup> Menon Economics publikasjon nr. 109/2023

<sup>4</sup> [DNV. 2021. Analyse av lav- og nullutslippsløsninger for buss, ferge og hurtigbåt i Nordland, DNV-rapport nr. 0013.](#)



Kollektivtrafikkforeningen anbefaler også at sårbarheten som følge av krav om nullutslipp vurderes fremover. Yrkestransportloven kapittel 7 og forskrift for sivil transportberedskap (FOR-2005-06-14-548) regulerer krav til transportberedskap i ekstraordinære situasjoner. Fylkeskommunene skal stille transport til rådighet ved behov for evakuering. Kollektivtransport er også vurdert som en kritisk samfunnsfunksjon for å sikre fremkommelighet<sup>5</sup>. Kollektivtrafikken spiller slik sett en viktig rolle i den nasjonale samfunnsberedskapen.

Risikoanalyse av strømrasjonering for 2023 viser til lav risiko for kollektivtransporten som følge av at sjøtransport og vegtransport fremdeles benytter andre energibærere enn elektrisitet.<sup>6</sup> Kollektivtransportens rolle i beredskapssituasjoner blir ikke tilstrekkelig ivaretatt i vurderingen. Ved krav om overgang til nullutslipp, er det svært viktig at nasjonale myndigheter i hensyntar kollektivtransporten i sitt beredskapsarbeid.

## 8. Dekning av merkostnader og forutsigbar finansiering

I Hurdalsplattformen framgår det at regjeringa vil «kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferjer og hurtigbåter.» Samtidig skriver departementet i høringsbrevet at «[...] innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikke vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt.» Vi finner det underlig at forskrifta ikke er forventa å utløse merkostnader, når departementet regner med at forskriftskrav vil utløse flere nullutslippsløsninger enn en vil oppnå uten et krav. Denne ambivalensen gjør det svært usikkert for våre medlemmer i hvilken grad en kan regne med kompensasjon for merkostnadene.

Vi forventer at staten i det de stiller strengere krav, også gir økte bevilgninger for å dekke merkostnadene disse kravene gir.

Videre viser departementet til Kollektivtrafikkforeningens markedsoversikt over ferjekontrakter for 2022 som viser at totalt 17 ferjekontrakter vil utløpe i 2027 og 2028.<sup>7</sup> Dessverre er den videre kostnadsberegningen basert på feil forutsetninger og vi oppfordrer departementet til å revurdere det forventede behovet for kompensasjon:

- Det er flere samband å elektrifisere
- Forventa kostnader for et krav om helelektrifisering kan ikke bygge på historiske tall for hybridelektrifisering

---

<sup>5</sup> [https://www.regjeringen.no/contentassets/8da70b8196a24296ae730eaf99056c1b/liste-over-kritiske-samfunnsfunksjoner\\_oppdateret.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/8da70b8196a24296ae730eaf99056c1b/liste-over-kritiske-samfunnsfunksjoner_oppdateret.pdf)

<sup>6</sup>

[https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/rapporter/risikoanalyse\\_av\\_stromrasjonering\\_2023\\_publicerin\\_g.pdf](https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/rapporter/risikoanalyse_av_stromrasjonering_2023_publicerin_g.pdf), se s. 71 og 72

<sup>7</sup> [Markedsoversikt sjø - kollektivtrafikk.no](https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/rapporter/risikoanalyse_av_stromrasjonering_2023_publicerin_g.pdf)



- Forventa kostnader for et krav om gjenstående samband kan ikke bygge på historiske tall for de mest kostnadseffektive sambanda

Dersom regjeringa ønsker å bidra til utslippskutt i anbudsutlysninger fram til forskrifta trer i kraft, bør kompensasjonsordninga også gjelde uavhengig av utlysningstidspunktet. Det vil gi våre medlemmer forutsigbare rammer til tross for at prosessen med å ferdigstille ei forskrift i tråd med Hurdalsplattformen har tatt så lang tid som den har. Dersom det ikke blir kompensert for utslippskutt i tidligere utlysninger kan det gi et uheldig incentiv til å legge dieseldrift til grunn i kommende utlysninger og dermed bidra til fortsatt høye klimagassutslipp fra kollektivtrafikken fram til 2035.

I høringsbrevet blir det pekt på at den planlagte økningen i CO2-avgifta gir lavere tiltakskostnader for elektrifisering av båt og ferje. Kontraktsregimet med lange kontraktsperioder gjør at denne effekten først blir utslagsgivende dersom den blir lagt til grunn i konkurransen. For våre medlemmer er det avgjørende at kompensasjonen av økt CO2-avgift er forutsigbar; at fylkeskommunene mottar en fastsatt kompensasjon for avgiftsøkning på drivstoffvolumet til båt- og ferjedrifta før elektrifiseringstiltakene. Kollektivtrafikkforeningen ber departementet presisere hvilken kompensasjon våre medlemmer kan legge til grunn for kommende avgiftsøkninger.

Med vennlig hilsen  
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting  
Daglig leder

Håvard Sagbakken Saanum  
Rådgiver