



Samferdselsdepartementet

Vår referanse:

Arkivkode:

Saksbehandler: Elin Nilssen Strand

Deres referanse:

Dato: 27.2.2024

Innspill til kompensasjonsordning for nullutslipp hurtigbåt og ferje

Samferdselsdepartementet sendte i fjor på høring forslag til krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter med virkning fra 2025. Regjeringen har varslet i Hurdalsplattformen og i høringen at det vil komme en kompensasjonsordning til fylkeskommunene.

Fylkeskommunene ønsker å bidra til den grønne omstillingen, og understreker at det derfor er av stor betydning at kompensasjonsordningen snarlig kommer på plass. Flere fylkeskommuner skal i løpet av de neste månedene ta beslutninger knyttet til anbudsprosesser for nye samband, der rammene for kompensasjonsordningen vil være avgjørende for om det vil være økonomisk gjennomførbart å velge nullutslippsløsninger. Bare i Vestland fylke er det om lag 45.000 tonn årlige CO₂-utslippskutt som i løpet av de neste månedene forutsetter statlig kompensasjon for å kunne utløses.

Fylkeskommunene, Kollektivtrafikkforeningen og de fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken sitter tett på og har god oversikt over behov og konsekvenser av kompensasjonsordningen. Vi tillater oss å sende noen innspill og forslag til departementets pågående arbeid med ordningen som utgangspunkt for en videre drøfting.

Våre innspill kan oppsummeres i tre punkter:

- Fylkeskommunene og kollektivselskapene forventer full kompensasjon for merkostnadene til statlige forskriftskrav, jf. Hurdalsplattformen og høringsuttalelsene fra KS og Kollektivtrafikkforeningen.
- Vi anbefaler at det etableres en ubyråkratisk og forutsigbar ordning som er enkel for staten å administrere.
- Håndterer geografiske forskjeller, og særlige kostnader knyttet til ladeinfrastruktur og nettoppgradering i områder med lav befolkningstetthet.

Ordningen bør bestå av:

1. En enkel, ubyråkratisk årlig belønningsordning/kompensasjonsordning kan eksempelvis ta utgangspunkt i antall tonn CO₂ som kuttes fra ferger/hurtigbåtdriften, sammenliknet med et referanseår, f.eks. 2020. Ordningen må ha en varighet i tråd med normal lengde på anbudene, dvs. ca. 10 år.
2. I tillegg en ordning for støtte til områder med lav nettkapasitet.

For å avgjøre årlig utbetalt støttebeløp, kan en nøytral, faglig vurdering av tiltakskostnaden fra for eksempel Miljødirektoratet legges til grunn for hhv. ferger og hurtigbåter. Tiltakskostnaden bør oppdateres jevnlig og eksempelvis årlig for nye anbud.

Det vil være viktig å forsikre seg om at de faglige tiltakskostnadene også dekker kostnader knyttet til etablering av nødvendig lade- og fyllinfrastruktur, og det må i tillegg gjøres særskilte vurderinger av fylkenes ekstrakostnader til ladeinfrastruktur og nettoppgradering i områder med lav befolkningstetthet. Merkostnadene for utslippskutt er avhengig av lokale forhold, eksempelvis manglende nettkapasitet, lite potensial for kostnadsinnsparinger i drift på mindre båttruter/ferjesamband og mer krevende investeringer på lange samband/ruter med behov for lang rekkevidde og/eller høy ladeeffekt.

En ordning for tilleggsstøtte til slike lokale merkostnader vil være avgjørende for å sikre størst mulig utslippskutt også i de sambandene som forskriften i utgangspunktet åpner for å unnta fra nullutslippskravet.

Samtidig må det være samsvar mellom utformingen av kompensasjonsordningen (tiltakskostnaden) og unntaksbestemmelsene, dvs. terskelverdien for at forskriften skal åpne for unntak fra nullutslippskravet.

Ettersom innretningen på en slik ordning har noen likhetstrekk med Klimasats, ser vi at det derfor kan være naturlig å legge administrasjonen til Miljødirektoratet.

En slik ordning har en del fordeler:

- Kostnadseffektivitet og forenkling: Gir insentiv til å gjennomføre de mest kostnadseffektive tiltakene, og en transparent og forenklet definisjon på merkostnadene fremfor å skulle beregne dette for hver enkelt kontrakt.
- Likebehandling: Staten (og fylkeskommunen) treng ikke være teknologispesifikk, og kan belønne tiltak etter oppnådd resultat. Dvs. åpner for el, hydrogen mm. avhengig av lokale vurderinger, og gjør at hybride løsninger der dette er det eneste alternativet, også blir belønnet relativt til utslippskuttet.
- Forutsigbarhet: Staten definerer hvor mye de vil kompensere med til sammen, mens fylkeskommunene kan beregne hvor mye kompensasjon de kan oppnå med ulike tiltak. Gjør det mulig å omfatte kontrakter som er inngått før forskriften trer i kraft, for å ikke straffe de som har gått foran, og unngå at kollektivselskaper velger å skyve på nullutslippsløsninger så lenge som mulig.

Det er svært viktig at ordningen varer over tid, slik at ikke kun de mest kostnadseffektive tiltakene blir utbygd før, og de øvrige sambandene og deres eiere ikke sitter igjen med stadig dyrere drift og mangler insentiver for å bygge om til nullutslipp.

Formålet med å bruke nasjonale anslag for tiltakskostnader vil være administrativ forenkling for ordningen, fremfor å måtte utarbeide og dokumentere ekstrakostnader for hvert eneste samband som innfører nullutslippsløsninger. Det er en risiko for at dette kan gi urimelige utslag for samband hvor det er svært komplisert og kostbart med nullutslippsløsninger, jf. omtale av egne vurderinger og ordninger for dette ovenfor.

Samtidig er det i forskriftskastet lagt opp til unntaksbestemmelser der nullutslippsløsninger ikke er teknologisk eller økonomisk gjennomførbart, eller der det ikke kan sikres tilgang på lade- og fyllinfrastruktur. Dette gir mindre risiko for svært kostnadsdrivende prosjekter som ikke blir kompensert.

Vi stiller gjerne opp på et møte med departementet for å belyse saken nærmere, og bidrar gjerne med fagkunnskap dersom det er ønskelig.

Med vennlig hilsen,

Ole Ueland

Leder av Fylkesordførerkollegiet/Fylkesordfører, Rogaland fylkeskommune

Siv Wiken

Styreleder i Kollektivtrafikkforeningen/administrerende direktør Agder Kollektivtrafikk AS

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur