

Sjøfartsdirektoratet

Deres dato: 03.07.23

Deres ref.: 2022/31775-67

Vår ref.: 2801.2023/EG

Vår dato: 03.10.23

## Høring nullutslipp i verdensarvfjordene

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer dekker 95 % av omsetningen av flytende drivstoff, og om lag 95 % av hurtigladedemarkedet.

Bransjen ønsker å bidra til at Norge oppnår forpliktelsene om reduksjon i klimagassutslippene ved å tilby en økende andel med fornybare energibærere. Avgjørende forutsetninger for at bransjen skal kunne tilby klimaeffektive løsninger er langsiktige og forutsigbare rammevilkår, basert på teknologinøytrale vurderinger av de ulike løsningene. I dette ligger det at alle teknologier og løsninger blir vurdert ut ifra like sett av kriterier, og i denne sammenhengen blir vurdert ut ifra hvilken klimaeffekt energibærerne har.

Slik Drivkraft Norge leser oppdraget til Sjøfartsdirektoratet, så bes det om løsningsforslag for null utslipp av klimagasser i verdensarvfjordene fra 2026.

### Nasjonale eller globale utslipp?

Det er i hovedsak to metoder for å vurdere klimagassutslipp på. Det nasjonale klimaregnskapet ser på utslipp ved bruk av fossile energibærere anskaffet i Norge. Alle fornybare energibærere vurderes her som klimanøytrale. Drivstoff anskaffet utenfor Norges grenser og som forbrukes i Norge, inngår ikke i det nasjonale klimaregnskapet.

Den andre metoden er å vurdere drivstoffets livsløpsutslipp. Det innebærer at man ser på utslipp fra hele verdikjeden for drivstoffet, fra vugge-til-grav. Denne metoden viser de reelle globale utslippene ved bruk av drivstoff. Biogass og avansert biodrivstoff har i all hovedsak lik reduksjonseffekt over livsløpet. Tilsvarende beregninger kan gjøres for strøm og hydrogen. Da må kilden for kraften vurderes. Strøm fra kullkraft har betraktelig høyere globale utslipp enn strøm fra vannkraft.

Vår tolkning av Sjøfartsdirektoratets høringsnotat er at de vurderer utslipp beregnet med metoden for det nasjonale klimaregnskapet. Der er som sagt alle fornybare energibærere klimanøytrale.

### Biodrivstoff må kunne brukes til å oppnå null utslipp av klimagasser

Uavhengig av at Stortinget har vedtatt at biogass skal nevnes i samme åndedrag når man omtaler nullutslippsteknologi (elektrisitet og hydrogen), så endrer ikke Stortingets vedtak

faktumet om at elektrisitet, hydrogen, biogass, biodrivstoff og syntetiske drivstoffer alle er klimanøytrale energibærere i det nasjonale klimaregnskapet.

Det er derfor ingen grunnlag for at Sjøfartsdirektoratet kun inkluderer biogass innenfor overgangsordningen for energibærere som kan brukes etter 2026 i verdensarvfjordene. Løsningen med en overgangsperiode der biogass kan brukes fram til 2035, må i dette tilfellet også være gjeldende for bærekraftig biodrivstoff. Dette fordi tiltaket vurderes ut ifra metoden for det nasjonale klimaregnskapet, der biogass og biodrivstoff har lik klimaeffekt.

### **Omsetingskravet er ikke relevant**

Selv om det etableres et eget omsetingskrav for sjøfart for bruk av avansert biodrivstoff fra 1. oktober 2023, så er et slikt nasjonalt krav ikke relevant mht. problemstilling om dobbelt virkemiddelbruk for et lokalt tiltak rettet mot verdensarvfjordene. Omsetingskravet gjelder kun for drivstoff omsatt i Norge og er rettet inn mot totalmarkedet i Norge. Mange cruiseskip bunkrer drivstoff utenfor Norges grenser før de seiler inn i de norske fjordene. For disse er det norske omsetningskravet irrelevant. De skal oppfylle det lokale tiltaket om null utslipp av klimagasser når de er i verdensarvfjordene. Til dette må de dokumentere at de har bunkret tilstrekkelig med klimanøytralt drivstoff til å seile i verdensarvfjordene.

### **Forslaget utelukker aktivt en klimanøytral løsning**

Sjøfartsdirektoratets vurderinger i høringsforslaget oppfyller ikke forutsetningen om teknologinøytralitet, selv om de i innledningen av høringsdokumentene påstår at deres forslag til bestemmelse er utformet teknologinøytralt. Forslaget utelukker aktivt et klimanøytralt drivstoff som biodrivstoff, uten at vi kan se en reell begrunnelse for en slik beslutning.

Drivkraft Norge skal ikke utale seg på vegne av rederier som fører skip i verdensarvfjordene, men vi har fanget opp at Norges Rederiforbund og Hurtigruten er tydelig på at de anser Sjøfartsdirektoratets anbefaling som ikke-teknologinøytralt og utfordrende for næringen. Beregninger fra Menon viser at næringsgrunnlaget i disse fjordene vil avta betraktelig ved færre anløp, med de næringsøkonomiske følger lavere besøkstall vil gi. Tiltaket vil mest sannsynlig føre til økt antall anløp til fjorder som ikke er definert som verdensarvfjord. Slikt sett er det svært usikkert om tiltaket har en reell effekt på de samlede klimagassutslippene i de norske fjordene.

Det er verken god klima- og miljøpolitikk eller god næringspolitikk å tvinge fram raskere utskifting av forbrenningsmotoren enn det som ble lagt til grunn ved investeringsbeslutningen. En forbrenningsmotor som bruker biogass eller biodrivstoff kan sikre null utslipp av klimagasser ved drift innenfor verdensarvfjordene.

Aktiv utelukkelse av bærekraftig biodrivstoff for å redusere klimagassutslippene fra verdensarvfjordene vil mest sannsynlig være i strid med EØS-regelverket, ved at et fullgodt alternativ aktivt blir utelukket fra tiltaket. Sjøfartsdirektoratets anbefaling legger dermed ikke til rette for en teknologinøytral innretning når bærekraftig biodrivstoff utelukkes som relevant drivstoff.

## **Konklusjon**

Drivkraft Norge oppfordrer til at bærekraftig biodrivstoff også inngår i foreslåtte overgangsordning for biogass, slik at både biogass og bærekraftig biodrivstoff kan benyttes som energibærer på passasjerskip på 10 000 bruttotonn eller mer fram til 31. desember 2035. Dette vil sikre at tiltaket blir teknologinøytralt ved at alle fornybare løsninger inkluderes som en løsning i tiltaket.

Rent prinsipielt mener vi at biogass og bærekraftig biodrivstoff må likestilles med andre klimanøytrale energibærere i et tiltak som er rettet mot å redusere klimagassutslippene ut ifra metoden for det nasjonale klimaregnskapet. Slikt sett vil det ikke være behov for en overgangsordning for biogass og biodrivstoff, i og med at de er like klimanøytrale som elektrisitet og hydrogen. Biodrivstoff og biogass bør være en permanent løsning for å oppnå målet med tiltaket om null utslipp av klimagasser i verdensarvfjordene.

Hvis det er de globale klimagassutslippene som skal ligge til grunn for tiltaket, så må livsløpsutslippet fra alle de ulike fornybare energibærerne som blir brukt legges til grunn. Det må da etableres like kriterier og metoder for hvordan slike beregninger skal gjøres, slik at vurderingene blir teknologinøytrale.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas  
Fagsjef