

Miljødirektoratet

20. mars 2023

Høringssvar – Omsetningskrav biodrivstoff

Pelagisk Forening viser til høring om forslag om å innføre omsetningskrav for avansert biodrivstoff for sjøfart og fiske. Helt konkret foreslås det å sette et omsetningskrav for de som omsetter drivstoff til å omsette avansert biodrivstoff på 4 og 6 prosent for hhv. 2023 og 2024. Kravet kan kun innfris ved bruk av avansert biodrivstoff. Endringene er foreslått å gjelde fra 1. juli 2023.

Alternativer til MGO

I konsekvensutredningen oppsummerer Miljødirektoratet situasjonen for alternative drivstoff for sjøfarten slik:

Biodrivstoff gir utslippsreduksjoner når det erstatter fossilt drivstoff brukt til sjøfart. Samtidig er biodrivstoff en knapp ressurs med betydelige bærekraftsutfordringer. Selv om biodrivstoff kan gi raske utslippsreduksjoner, tilsier de langsiktige klimamålene redusert drivstofforbruk og at nullutslippsteknologier er nødvendige. For sjøfart betyr det blant annet driftsoptimalisering og overgang til drivstoff som hydrogen, ammoniakk og batterier. Dette innebærer at andre virkemidler enn omsetningskrav for biodrivstoff til sjøfart vil være nødvendige for å sikre den langsiktige omstillingen av sjøfartsektoren.

Nullutslippsteknologier for sjøfart er i de fleste fartøysegmenter umodne, men i rask utvikling. Det er allerede mange initiativ og prosjekter for å ta i bruk hydrogen, ammoniakk og batterier. Særlig har utviklingen for batteridrevne ferger kommet langt og det er anslått at det vil være rundt 80 batterielektriske ferger i drift i 2022. Batteriteknologi benyttes også i økende grad i andre fartøyssegmenter – særlig for hybriddrift, men også til mindre helelektriske skip.

Per i dag finnes det ingen reelle alternative drivstoff for den større fiskeflåten. Det er opp gjennom de siste årene kontrahert flere nybygg i den større flåten med alternative drivstoffkilder i kombinasjon med MGO. Erfaringene tyder på å være dårlige: de fleste nybygg i den større flåtegruppen som er kontrahert i det siste har ikke tatt i bruk alternative drivstoffkilder.

Kostnader

Krav til biodrivstoff vil øke kostnaden på drivstoffet. For fiskefartøy utgjør drivstoffkostnader den desidert største utgiftsposten. Vi støtter derfor ikke Miljødirektoratet når dere skriver:

For de fleste av fartøysegmentene utgjør drivstoffkostnader en relativt liten del av de totale kostnadene ved virksomheten, og følgelig vil små økninger i drivstoffprisene i liten grad påvirke de totale kostnadene til virksomhetene. Det er likevel mulig at kostnadsøkningen kan være utfordrende for aktører som kun har marginalt lønnsom drift, og er særlig utsatt for konkurranse. Menon trekker frem i sin tilleggsvurdering av konsekvenser for ulikeskipstyper at eksempler på dette kan være enkelte fiskefartøy og godsskip som har dårlig lønnsomhet.

Økte priser på MGO som følge av omsetningskrav, vil øke konkurranseevnen noe for nullutslippsløsninger som elektrisitet, hydrogen og ammoniakk, men prisøkningen vil for de fleste fartøysegmenter være langt fra stor nok til at alternativene blir lønnsomme ved innføringen av et moderat omsetningskrav.

Vi forventer heller ikke at omsetningskrav for flytende biodrivstoff vil gi vesentlige insentiver til overgang til gass som ikke er omfattet av kravet, da det vil kunne kreve større investeringer i eller ombygginger av skip til for eksempel LNG-drivlinjer. Det er heller ikke utelukket at LNG på et senere tidspunkt også blir omfattet av omsetningskrav.

For flere fartøygrupper og fiskerier vil økningen i prisen på drivstoff kunne medføre at fiskerier ikke blir lønnsomme. Dette kan vi ikke støtte. Fiskeflåten fangster klimavennlige proteiner, og det må den fortsette å gjøre også i fremtiden.

Innføringen av biodrivstoff vil lite trolig medføre at fiskeflåten går over på andre fremdriftsmetoder enn MGO, rett og slett fordi det ikke finnes reelle alternativer per i dag. Vi viser til det vi har skrevet over.

CO₂-kompensasjon

CO₂-kompensasjonen som fiskeriene per i dag har er tenkt utfaset. Vi mener denne må bestå, og særlig om omsetningskravet blir innført.

Konkurransesituasjonen

Vi har ikke oversikt over pris eller krav for andre land. I konsekvensutredningen står det at «omsetningskrav som omfatter sjøfart er ikke vanlig». Norske fiskefartøy leverer klimavennlig mat som skal selges og omsettes i et globalt verdensmarked. Da må vi ha like konkurransevilkår når vi fisker på de samme artene.

Per i dag betaler norske fiskefartøy en høyere pris for MGO enn våre konkurrenter

på grunn av CO₂-avgiften vi har i Norge. Prisen på drivstoff bør derfor ikke økes ytterligere som følge av innføring av dette.

Tekniske utfordringer

I konsekvensutredningens kapittel 1.11.1 står det at man må ta forholdsregler ved bruk av biodrivstoff i MGO. Det anbefales at man på forhånd tar kontakt med leverandør av deler for å sjekke kompatibilitet, forsterker vedlikeholdsprogrammet, man må ha dreneringssystemer og overvåke diverse parametere. Man skriver videre:

Dersom et skip benytter MGO med FAME uten å ha tatt de nødvendige forholdsreglene beskrevet over, kan motorytelsen og driftssikkerheten påvirkes negativt. Blokkering av filtre og dyser kan føre til en full stopp i fremdriftsmaskineriet om bord skipet og vil kunne ha mye større konsekvenser enn motorhavari i et kjøretøy på land. Som ytterste konsekvens kan det føre til grunnstøting eller kollisjon med annet fartøy, med mulig tap av menneskeliv og utslipp av drivstoff og last til sjø.

Dette finner vi svært urovekkende. Dette medfører et omfattende ekstraarbeid for rederier, og motorer i større fiskefartøy er ikke hyllevare. Det bør vurderes om innblandingen faktisk kan medføre at vinningen går opp i spinningen.

Det forutsettes at Sjøfartsdirektoratet har vurdert sikkerheten ved en eventuell innføring.

Annet

Flere steder i konsekvensutredningen vises det til kapitler og bestemmelser i særavgiftsforskriften, som vi må kunne anta er [forskrift om særavgifter](#). Flere av de bestemmelsene og kapitlene er opphevet fra og med 2023. Det er vanskelig å forstå notatet når det vises til opphevede bestemmelser.

Konklusjon

Pelagisk Forening støtter ikke forslaget.

Med hilsen

Pelagisk Forening - Pelagisk Servicekontor AS



Mariann Frantsen
daglig leder



Mia Høgi
seniorrådgiver