

## **Innspill fra Grønt Skipsfartsprogram til «Anbefalinger for en norsk hydrogenstrategi»**

-----  
Grønt Skipsfartsprogram (GSP) som administreres av DNV mener forslaget dekker de vesentligste poengene, men ønsker å forsterke og tydeliggjøre noen poenger knyttet til situasjonen og behovene til brukersiden, og da spesifikt i maritim sektor.

Generelt mener vi brukersidens behov vektlegges for lite, til fordel for produsentsiden. Brukersiden med tilhørende verdikjeder har et stort potensial for utvikling av grønne, fremtidsrettede produkter og tjenester som kan gi varig verdiskapning, sysselsetning, eksport og grønne skatteinntekter. Vi må bruke denne anledningen til å skape en ferdigvareøkonomi, ikke bare en råvareøkonomi. Dette kommer lite frem i rapporten.

Se konkrete innspill nedenfor.

GSP har estimert at det vil koste den norske stat maksimalt 2-3 milliarder kroner i støtte akkumulert frem til 2030 for at regjeringen skal nå sitt utslippsmål om å halvere utslipp av klimagasser innen innenriks skipsfart.

### Kap 2, Sammendrag

Side 2, Avsnitt 3, siste setning endres til

For å utløse potensialet og bygge verdikjeden må det nå settes tydelige ambisjoner både for produksjon og bruk av hydrogen i Norge, for utvikling av en eksportnæring av hydrogen, og hydrogenrelaterte produkter og tjenester.

Side 2, Avsnitt 4, siste setning endres til

Dette innebærer et stort mulig marked for norsk hydrogenproduksjon og norske leverandører av hydrogenrelaterte produkter og tjenester – produksjon, distribusjon og bruk.

Side 3, Avsnitt 1, siste setning endres til

NHO og LO har i arbeidet med denne rapporten gått sammen med en rekke bedrifter og organisasjoner for å gi anbefalinger om videre industriell satsing på hydrogen og hydrogenrelaterte produkter og tjenester i Norge.

Side 3, Avsnitt 4, første setning endres til

Ambisjonen bør være å produsere minst 250 000 tonn fornybart og lavkarbon hydrogen for bruk i Norge i 2030.

Side 3, Avsnitt 9, første setning endres til

For å nå disse målsettingene, trengs gode virkemidler. Vi mener det er mulig og ønskelig å prioritere følgende virkemidler for å bygge en helhetlig norsk hydrogenrelatert næring (se alle virkemidlene, utdypninger og begrunnelse i kapittel 7)

Side 3, siste avsnitt

Myndighetene bør:

- Stimulere etterspørselen gjennom
  - Aktiv bruk av offentlige anskaffelser
  - Konkurransbasert program for utbygging av hydrogenstasjoner for skipsfart og tungtransport
  - Etablere et CO2-fond, med NOx-fondet som modell, for å støtte omstillingen av maritim næring
  - Utvidet fossilforbud, årlig økning av innenlandsk CO2-avgift og ordninger i overgang mellom CBAM og nedtrapping av frikvotene
  - Krav til anleggsplasser og metall i offentlige bygg
  - Differansekontrakter må i skipsfarten innrettes mot sluttbrukerne; rederiene og vareeierne
  - Innføring av relevante direktiver i norsk rett

Faktaboks, side 5:

Det er kun hydrogen og ammoniakk som omtales her. Vi foreslår at også metanol og andre elektrodrivstoff inkluderes i faktaboksen.

#### Avsnitt 2

*«1 million tonn hydrogen krever da 55 TWh kraft»* - når målsetningen er 2 millioner tonn hydrogen er det behov for 110 TWh kraft. Dette bør settes i perspektiv mot Norges totale kraftproduksjon som i 2021 var 157 TWh, med andre ord et behov for betydelig økning av grønn elektrisitetsproduksjon.

Kap 4, side 8: *«I Norge er det i dag etablert 5 prosjekter for maritime knutepunkt der hvert enkelt prosjekt har ambisjon om å produsere omtrent 8 tonn hydrogen per dag. Om disse realiseres med positive investeringsbeslutning, tilsvarer dette omtrent 14 600 tonn hydrogen per år. I tillegg har 10 skip fått investeringsstøtte fra Enova for å pilotere fremdriftssystemer for hydrogen og ammoniakk.»* - Det er viktig å presisere at en positiv investeringsbeslutning for produsentene er totalt avhengig av langsiktige forpliktelser og kontrakter med kunder og at de 10 skipene som har fått tilsagn ikke blir realisert uten en langsiktighet som sikrer konkurransedyktig pris på hydrogenbasert drivstoff vs. fossilt drivstoff. I tillegg er det langt flere prosjekter som har som mål om å bli maritime knutepunkt for hydrogen og hydrogenbaserte drivstoff, f.eks. Herøya, Slagentangen, Fiskaa (GreenH), Hellesylt (Norwegian Hydrogen), Yara, Barents Blue.

Kap 7.1 Side 14. *«I 2030 bør 20-30 prosent av energiforbruket til innenriks sjøfart og fiske være hydrogenbasert (hydrogen, e-metanol eller ammoniakk).»* - Det bør tydeliggjøres at denne ambisjonen, er svært ambisiøs og ikke realistisk uten svært omfattende virkemiddelbruk, og forutsetter en enorm teknologiomstilling i flåten på svært kort tid.

Kap 7.1, side 13. Siste avsnitt: Foreslår å legge til *«Tilgang på hydrogen til konkurransedyktig pris er avgjørende for å nå utslippsmålene i maritim sektor, samt for å sikre Norsk maritim næring sine konkurransefortrinn som leverandør av grønn teknologi og tjenester»*

Kap 8, side 16. Foreslår å legge til: *«Innen maritim sektor har dagens investeringsstøtte ikke vært tilstrekkelig for å utløse positive investeringsbeslutninger for hydrogendrevne skip eller produksjons- og leveransefasiliteter.»*

Kap 8.1, side 16. Tredje hovedpunkt, første underpunkt: Foreslår følgende fotnote: *«EU-ETS vil gjelde for skip som er større enn 5.000 bruttotonn. Det betyr at det er et betydelig antall skip som trafikkerer norskekysten som ikke omfattes. Dersom den norske CO2 avgiften legges på kjøp av drivstoff, vil et stort antall skip i økende grad bunkre billigere utenfor Norge og dermed ikke bidra til å øke etterspørselen etter hydrogenbaserte drivstoff»*

Kap 8.2, side 17, 1 hovedpunkt, siste underpunkt, foreslås utvidet til å lyde;  
*«Det vil være avgjørende at det kommer en første utlysning så raskt som mulig, slik at ordningen kan virke utløsende på «gryteklare» prosjekter - særlig prosjekter som allerede har fått investeringsstøtte».*

Kap 8.2, side 17, Andre hovedpunkt, første underpunkt. - Erstatte *«produksjonskostnader»* med *«driftskostnader»*, slik som ovenfor. Da får en med nødvendige og betydelige kostnader knyttet bl.a. til distribusjon og lagring.

Kap 8.3, side 18, Andre avsnitt *«De første prosjektene i Norge og andre steder i verden vil derfor være avhengig av investeringsstøtte eller andre type risikoavlastende ordninger for å kunne realiseres, inntil markedet er etablert og løsningene er kommersielle og konkurransedyktige»* - Det er viktig at investeringsstøtten ikke bare gis til de første prosjektene, det er ikke tilstrekkelig for å kunne utløse en tilstrekkelig etterspørsel etter hydrogenbaserte drivstoff

Kap 8.8, side 21. Det er viktig at myndighetene ikke blir en flaskehals for godkjenning av løsninger for lagring, transport og bruk av hydrogenbaserte drivstoff. Da er det viktig at arbeidet samkjøres med Sjøfartsdirektoratet som har ansvar for godkjenning av løsningene for skip som skal bunkre og bruke drivstoffet. Spesielt bunkring er en kritisk faktor i forhold til sikkerhet til de som jobber om bord, men også for de som oppholder seg i nærheten.

Kap 9.7: Nytt kapittel: *Felleskjøpet Agri og Heidelberg Materials – Sammen om et hydrogendrevet bulkskip*

To vareiere fant sammen i Grønt Skipsfartsprogram (GSP). Felleskjøpet Agri, som transporterer korn fra Østlandet til Vestlandet og Heidelberg Materials som transporterer stein i motsatt retning. Da de to selskapene utlyste en felles 15 års kontrakt for utslippsfri transport mellom de to landsdelene, var det 31 norske og europeiske rederier som meldt seg på. Egil Ulvan Rederi i Trondheim ble vinneren.



Norge har gode støtteordninger for bygging av grønne skip. Imidlertid er grønne hydrogenbaserte drivstoff (hydrogen, ammoniakk, metanol) 2 til 4 ganger så dyrt som fossilt drivstoff. For å utløse investeringer i nullutslippsskip er det derfor viktig at differansekontrakter dekker prisforskjellen mellom fossilt og grønt drivstoff for kjøperne ut, mot brukerne. Ellers kan vi risikere at det ikke blir bygget nullutslippsskip, eller at vi bygger nullutslippsskip med offentlig støtte, men som går på fossilt drivstoff. Det siste fordi alle skip under prosjektering designes for å gå på begge drivstoff, pga stor usikkerhet.

GSP Servicekontor for Grønn Flåtefornyelse har 22 «gryteklare» nullutslipps-prosjekter med til sammen 39 skip. Vi ser at investeringsbeslutningene stopper opp på grunn av at det rett og slett blir for dyrt. Differansekontraktene må i skipsfarten innrettes mot sluttbrukerne; rederiene og vareeierne for at den positive utviklingen ikke skal stoppe opp.

Hovedpoenget er: En forutsigbar, konkurransedyktig pris for sluttbruker kan utløse en investeringsbeslutning for grønne skip og som igjen gir etterspørsel etter grønt drivstoff.

Det grønne skiftet gir forretningsmessige muligheter i hele den norske maritime klyngen med tilhørende verdiskapning, arbeidsplasser, eksport og grønne skatteinntekter. Men vi må handle rett NÅ. Det er nå markedsandelene blir fordelt. Den internasjonale konkurransen blir betydelig - hjemme og ute.