

Til Enova

Vår dato: 01.03.2024
Vår ref.: ITW/JCG/TKH
Enova maritim

NHFs innspill til Enovas program «Hydrogenproduksjon til maritim transport 2027»

NHF takker for muligheten til å gi innspill til programmet *Hydrogenproduksjon til maritim transport 2027*.

NHF er den nasjonale bransjeforeningen for hydrogen og representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge. NHF er også sekretariat for «Fylkesnettverket», et hydrogennettverk der fylkeskommunene og kommunene Oslo, Trondheim, Porsgrunn, Bodø, Berlevåg, Kvinesdal, Kristiansand og Hitra deltar.

Vi er glade for at det etableres nye og bedre støtteordninger for hydrogenproduksjon og bunkringsanlegg. Vi takker for et veldig godt webinar 20. februar og det er veldig positivt at Enova ber om innspill fra markedet i utformingen av sine programmer, slik at de blir så treffsikre som mulig.

Formålet

NHF er enig i programmets formål om å bygge opp under de første verdikjedene for hydrogen som drivstoff i maritim sektor i Norge. De første prosjektene blir en viktig del av den kommende utrulling av infrastrukturen for hydrogen til maritim transport. Her ønsker vi å legge til, at det er av stor betydning at fremtidige støtteordninger også legger til rette for oppskalering av hydrogenproduksjon i takt med markedets behov.

Da det ikke fremkommer informasjon om noen flere konkurranserunder eller søknadsfrister, oppfatter NHF det slik at dette programmet legger opp til en enkelt utlysning.

Etter det vi kan se, er det ikke oppgitt en total budsjetttramme for programmet. Miljødirektoratet har i sin rapport *Klimatiltak i Norge mot 2030* foreslått en rekke tiltak for at Norge skal nå klimamålene. I tiltak TS07 estimeres det at 20 hydrogendrevne lasteskip er i drift i 2030, og i TS05 11 store havbruksbåter på hydrogen eller ammoniakk. Det er sentralt at det er samsvar mellom Enovas virkemidler og tiltakene som Miljødirektoratet foreslår, både når det gjelder anskaffelse av skip og produksjon av hydrogen. For aktørene i maritim næring vil det gi økt forutsigbarhet å vite det planlagte omfanget av tilskuddsordningen. Det vil bidra til å redusere usikkerheten både for hydrogenprodusenter og redere.

Konkurranssområder

Basert på antall hydrogenprosjekter i NHF sin kartlegging av det norske hydrogenlandskapet¹ tror vi ikke det blir en utfordring å dele opp i tre separate konkurranser. Vi støtter derfor opp om dette forslaget. Vår vurdering er at dette vil legge til rette for utvikling av knutepunkter langs flere deler av kysten. Vi ønsker imidlertid å påpeke at det er viktig at det gis støtte til tilstrekkelig antall prosjekter til at det blir etablert en infrastruktur som gjør det mulig for skip å seile i faste ruter. Vi er innforstått med at dette programmets formål ikke er utrulling, men vi mener likevel at ett prosjekt per område er for lite.

Bunkringsanlegg som en del av prosjektet

NHF har tidligere etterlyst et eget program for bunkringsanlegg til maritim transport. Det er derfor veldig positivt at bunkringsanlegg er med i de støtteberettigede kostnadene i programmet.

Uheldig at hydrogenproduksjon til rutegående fartøy ekskluderes

Vi forstår det slik at produksjon av hydrogen til passasjerferger i rutegående, innenriks trafikk ikke kvalifiserer for støtte. Vi vil påpeke at myndighetenes krav om at ferger og hurtigbåter skal være utslippsfrie vil medføre behov for hydrogenproduksjon til disse segmentene. NHF etterlyser virkemidler for anskaffelse av hydrogendrevne ferger og hurtigbåter, og det er viktig at infrastruktur for maritim transport gjøres tilgjengelig for alle segmenter der det er hensiktsmessig. Det vil utløse investeringer i fartøy, og gjøre infrastrukturen raskere lønnsom.

Dersom dette programmet ikke åpner opp for hydrogenproduksjon til rutegående fartøy, bør det etableres et eget støtteprogram som sikrer fylkeskommunene tilstrekkelig finansiering.

Konvensjonalbot kan være et hinder for god gjennomføring av utlysningen

NHF forstår Enovas ønske om at det kun er modne prosjekter som skal søke, og vi ser at dette kan være en måte å sikre dette på. Likevel synes vi konvensjonalbot er en streng reaksjonsmåte.

Vi har sett at globale hendelser som pandemi og Russlands fullskala invasjon av Ukraina har gitt plutselige endringer i rammevilkår i Norge, og dette kan skje igjen. Det kan også være andre forhold som er utenfor støttemottakers kontroll og som har stor betydning for prosjektets fremdrift, som for eksempel prosesser på fylkeskommunalt og kommunalt nivå. Det kan oppstå situasjoner som gjør at prosjekter blir kansellert, uavhengig hvor godt forarbeid søkeren har gjort.

NHF er bekymret for at en konvensjonalbot kan begrense muligheten til å oppfylle programmets formål. Dersom Enova velger å gå videre med konvensjonalbot, bør det være mulig med utsettelse av investeringsbeslutning hvis det er en saklig dokumenterbar grunn. Spesifikt bør det referere til EUs «start of works»-definisjon.² Videre bør prosentsatsen reduseres til 4 prosent, slik det er lagt opp til i den europeiske hydrogenbanken.

Krevende frist for investeringsbeslutning

NHFs medlemmer er tydelige om at det vil være utfordrende å oppfylle den foreslåtte fristen for investeringsbeslutning på tre måneder etter signering av tilskuddsavtale. Fristene som settes må

¹ <https://www.hydrogen.no/faktabank/det-norske-hydrogenlandskapet>

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014R0651-20230701>

være realistiske, selv for modne prosjekter. Vi anbefaler her å lytte til bedriftene og utvide fristen for investeringsbeslutning.

Kort frist for investeringsbeslutning, kombinert med konvensjonalboten, slik den er beskrevet i programkriteriene, kan redusere antallet søknader innenfor hvert geografisk område og dermed redusere konkurransen.

Intensjonsavtale

Det kreves intensjonsavtaler med kunder i maritim sektor som dekker et behov på minimum 5 tonn hydrogen per dag. I den første fasen vil det ikke nødvendigvis gjennomføres bunkringer hver dag. Vi foreslår derfor at ordlyden i kap. 3.3.1 (2) endres til «[...] som dekker et behov på minimum 5 tonn hydrogen per dag, basert på et årlig gjennomsnitt». Alternativt kan det i kriteriene åpnes opp for noe mer fleksibilitet i oppstartsfasen.

Vi håper innspillene våre er nyttige, og bidrar veldig gjerne i det videre arbeidet. NHF har gitt Thema Consulting Group i oppdrag å kartlegge eksisterende og annonserte virkemidler for hydrogen, og utrede behovet for bedre tilpassede støtte- og finansieringsordninger. Vi deler rapporten når den foreligger i slutten av mars.

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum



Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Generalsekretær