

Til: Enova

Vår dato: 06.09.2023

Vår ref.: ITW/JCG/TKH/Høring

Innspill til programkriterier hydrogen og ammoniakk i fartøy

NHF takker for muligheten til å kommentere på kriterier for støtteprogrammene «hydrogen i fartøy» og «ammoniakk i fartøy».

Det er veldig bra at Enova lanserer nye programmer som vil kompensere for en større grad av de merkostnadene som aktørene som ønsker å gå i front og ta i bruk hydrogen- og ammoniakkdrevende fartøy påføres. Det har blitt særdeles godt mottatt i medlemsmassen i NHF.

NHF har fått noen spørsmål og kommentarer som det er ønskelig å gjengi her. Innledningsvis kommenteres programkriteriene, før vi kommenterer på Enovas publiserte spørsmål og svar, i den rekkefølgen de fremkommer i dokumentene.

Kommentarer til programkriterier for hydrogen i fartøy

Under kvalifikasjonskriterier om virkemidler og støttenivå punkt 1 d) fremgår det at kostnader for infrastruktur ikke er støtteberettiget under dette programmet. NHF mener at det er en svakhet ved programmet at infrastruktur ikke ses i sammenheng med fartøyene. Det er ikke gitt at de prosjektene det er aktuelt å søke om støtte i de nye programmene, vil sammenfalle med lokasjon for de fem knutepunktene som tidligere har fått tildelt støtte. Vi mener derfor at det bør vurderes å etablere et parallelt program med støtte til infrastruktur.

Det bør vurderes å stille et konkret krav til bunkring av hydrogen og ammoniakk

Under kvalifikasjonskriterier om prosjektet punkt 4, fremgår det at det må fremlegges en troverdig plan om hvor hydrogen kan bli bunkret og fra hvilke aktører. Videre fremgår det under rapportering og krav at det stilles som krav at prosjektene som støttes bunkrer minst halvparten av hydrogenet i Norge i løpet av de første fem driftsårene. Dette kravet stilles for å sikre at de støttede prosjektene bidrar til å redusere nettverksbarrierene for å ta i bruk hydrogen som drivstoff i Norge, og ikke utelukkende opererer i andre land. Vi oppfatter at ikke stilles et eksplisitt krav om bunkring. NHF mener at det bør vurderes å stille krav om bunkring av hydrogen og ammoniakk for å sikre at ordningen bidrar til å skape en reell etterspørsel.

Den øvre grensen for støttebeløp bør vurderes

Under kvalifikasjonskriterier om prosjektet punkt 7 a) fremgår det at støttebehovet ikke kan overskride 150 millioner kroner. NHF har fått innspill om at større skip vil trenge mer enn 150 millioner kroner, og at den øvre grensen derfor bør økes. Her vises det blant annet til at EU har

økt den øvre mengden grensen for prosjektstøtte til 30 millioner euro, blant annet på grunn av prisøkning.

Forholdet til tidligere tildelt støtte

Under kvalifikasjonskriterier om prosjektet punkt 8 følger det at prosjektet «kan ikke ha blitt innvilget investeringsstøtte fra Enova tidligere til det samme prosjektet, om ikke dette tilsagnet om støtte er kansellert før søknadsfristen for konkurransen». Det er kjent at de fleste som har fått tildelt støtte fra Enova til kjøp av hydrogenfartøy ennå ikke har tatt investeringsbeslutning. Det er ikke å forvente at disse tar investeringsbeslutning når betingelsene nå blir endret så vesentlig. Samtidig vil det være slik at det med en endring til inntil 80 % støtte vil bli en betydelig konkurransevridning, der de som har vært tidlig ute og har investert med 40 % støtte vil ha en stor ulempe. Selv om støtteprogrammet i all hovedsak er veldig positivt, er dette et eksempel på utfordringer som vi håper at Enova vil adressere i det videre arbeidet.

Kostnadseffektivitet bør inkludere utslippskutt på en bedre måte

Under rangeringskriterier fremgår det at «Kostnadseffektivitet regnes ut etter følgende formel: Støttekroner [NOK] / dødvekttonn [tonn]». Slik NHF oppfatter dette, vil det være en ulempe for de skipene som har lavt dødvekttonn. Det bør muligens vurderes å heller rangere på kr. per kW installert, for å sikre en større grad av kostnadseffektivitet. Slik kan investeringsstøtten følge størrelsen på anlegget som installeres, fremfor størrelsen på fartøyet.

Kommentarer til innsendte spørsmål og svar

Det er veldig positivt at Enova inviterte næringslivet til å komme med spørsmål og at dere har publisert spørsmål og svar. Dette er av stor verdi for våre medlemmer.

Kommentar til «Hvorfor kan det ikke søkes om infrastruktur?»

Her viser Enova til tidligere tildelinger for de fem maritime punktene. For å bygge videre på Norges komparative fortrinn som verfts- og sjøfartsnasjon, mener NHF at det må etableres 10 maritime knutepunkter innen 2025. I Enovas vurdering av videre virkemiddelbruk, vil vi derfor oppfordre til at det lyses ut en ny runde med støtte til produksjon og infrastruktur for bunkring langs hele kysten.

Kommentar til «Hvilket budsjett planlegges støtteprogrammene å ha?»

Her vises det til at den samlede innsatsen fra Enova vil være i samme størrelsesorden som de foregående årene. Vi forstår det slik at dette refererer til den totale støtten til hydrogen i maritimt som har vært bevilget de siste årene. Det er viktig at rammen settes høyt nok til at programmene kan gi et godt moment i utviklingen av hydrogen og ammoniakk i maritimt.

På et generelt grunnlag er NHF svært opptatt av at Enova får økt den økonomiske rammen i statsbudsjettene for neste år og årene frem til 2030, slik at Enova i enda større grad vil kunne støtte bedriftene i den krevende omstillingen.

Kommentar til «Skal søkeren kunne dokumentere at hydrogenet er grønt eller blått?»

Det er veldig viktig at ordningen innrettes på en slik måte at både grønt og blått hydrogen og ammoniakk kan delta i konkurransen, så NHF støtter opp om dette.

Kommentar til «Hvilke typer fartøy er kvalifisert for å søke om støtte?»

Det er et stort spenn mellom ulike fartøy som kan ta i bruk hydrogen og ammoniakk, fra store bulk- og containerskip, til små havbruks- og fiskebåter. NHF støtter derfor at det ikke settes et minstekrav for størrelsen på fartøyet. Dette vil etter vår vurdering bidra til en bredere teknologiutvikling og dermed åpne opp for at hydrogen og ammoniakk kan tas i bruk i flere segmenter.

Kommentarer til «Hvorfor foreslår Enova et støtteprogram som bruker konkurranse (competitive bidding) og ikke differansekontrakter?»

Her fremgår det at differansekontrakter er krevende med henvisning til at det ikke finnes en eksisterende referansepris for hydrogen. NHF har i vårt innspill til modell, som følger vedlagt, anbefalt følgende referansepris:

- For transport anbefaler NHF at drivstoffprisen omregnet til kroner per energiinnhold i drivstoffet benyttes som referansepris.
- For industri anbefaler NHF at CO₂-pris benyttes som referansepris.

Storbritannia oppdaterte nylig sin hydrogenstrategi¹ og konkretiserte sine planer om å oppnå 10 GW produksjonskapasitet innen 2030 gjennom bruk av differansekontrakter.² Det er blant annet lagt opp til separate konkurranser for blått og grønt hydrogen, for å sikre at ordningene skreddersys. Innen 2025 skal 1 GW grønt og 1 GW blått hydrogen enten være i drift eller under etablering. En første auksjonsrunde (HAR1) er under gjennomføring med forventet kontraktstildeling i Q4 2023. En ny auksjonsrunde (HAR2) vil åpne senere i år. Det er mange fellestrekk ved hydrogensatsingen i Storbritannia og Norge, og vi vil kunne innhente nyttige erfaringer og kunnskap fra den britiske ordningen med differansekontrakter.

Videre fremgår det i svaret fra Enova at et støtteprogram basert på differansekontrakter, ville kreve en særskilt notifisering av programmet gjennom ESA, og at denne prosessen vanligvis tar minst ett år. I forbindelse med vedtakelse av Temporary Crisis and Transition Framework (TCTF), var det i EU et viktig poeng at prosessen rundt notifisering skulle skje langt raskere enn tidligere, noe ESA har gitt uttrykk for at de også vil følge opp. ESA har til nå kun godkjent³ en TCTF støtteordning så langt. Denne ble notifisert 25. juli 2023 og godkjent 15. august 2023. ESA har gitt uttrykk for at de vil prioritere TCTF-notifikasjoner, men at saksbehandlingstid vil avhenge av hvor kompleks støtteordningen er og kvaliteten til selve notifiseringen.

Kommisjonens målsetning er langt raskere saksbehandlingstid, og de har tidligere uttalt⁴ at gjennomsnittlig saksbehandlingstid under forgjengeren *Temporary Crisis Framework* var 19 dager.

¹https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1179651/hydrogen-strategy-update-to-the-market-august-2023.pdf.

²https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1177336/low-carbon-hydrogen-agreement-standard-terms-and-conditions.pdf.

³ <https://www.eftasurv.int/newsroom/updates/esa-approves-investment-aid-scheme-floating-offshore-wind-projects-norway>

⁴ https://commission.europa.eu/system/files/2023-02/COM_2023_62_2_EN_ACT_A%20Green%20Deal%20Industrial%20Plan%20for%20the%20Net-Zero%20Age.pdf

Det må naturlig nok påregnes noe tid til å utarbeide en ordning for differansekontrakter, men vår vurdering er at de nye reglene vil bidra til at prosessen med notifisering vil kunne skje langt raskere.

Det er veldig positivt at Enova etablerer nye programmer som tilbyr investeringsstøtte. Denne typen programmer reduserer imidlertid ikke kostnadsgapet mellom fossilt og fornybart i driftsfasen. Hydrogen- og ammoniakkbransjen etterspør derfor risikoavlastende virkemidler for å sikre tidlige investeringer i etableringen av et velfungerende hydrogenmarked. Bransjen ønsker å investere i hydrogen – og ammoniakkprosjekter, men usikkerheten anses nå for stor. CO₂-prisen og kvoteprisen vil ikke øke raskt nok til å utløse investeringer i dagens marked.

Den siste tiden har også økte priser og renter, samt utfordringer med tilgang på utstyr, medført at virksomhetene nå står i en mer krevende situasjon enn bare for noen måneder siden. Slik rapporten fra Oslo Economics, Sintef og Greensight slår fast, vil bruk av differansekontrakter være et treffsikkert og nødvendig virkemiddel for oppskalering av produksjon og bruk av både blått og grønt hydrogen og ammoniakk. Våre medlemmer er tydelige på at en ordning for differansekontrakter må komme raskt på plass, slik at de får den nødvendige forutsigbarheten.

Grunnet kort innspillsfrist, vil vi arbeide videre med dette i dialog med våre medlemmer, så ta veldig gjerne kontakt dersom dere har spørsmål eller ønsker en videre dialog med NHF.

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum



Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Generalsekretær