

Sjøfartsdirektoratet

Deres ref. 2023/119586-15**Deres dato** 23.08.2024**Vår ref.** TKH//ITW/
FuelEU Maritime**Vår dato** 29.10.2024

NHF's innspill til FuelEU Maritime

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å gi innspill til regjeringens arbeid med implementering av FuelEU Maritime (forordning 2023/1805, heretter FuelEU) og forordning 2024/2027 om verifikasjonsaktiviteter i henhold til FuelEU, samt forordning 2024/2031 om mal for overvåkingsplaner i henhold til FuelEU.

NHF er den nasjonale bransjeforeningen for hydrogen og hydrogenbaserte derivater, 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.

FuelEU skal bidra til økt innfasing av fornybare og lavkarbon-drivstoff i skipsfarten, og setter øvre grenser for årlig utslippsintensitet for skip over 5.000 bruttotonn. Over tid skal reduksjonen av utslippsintensitet økes fra 2 % innen 2025 til 80 % innen 2050. Forordningen introduserer også nullutslippskrav for skip til kai i utvalgte EØS-havner fra 2030. Sammen med inkluderingen av skipsfart i EUs klimavotesystem (ETS) er FuelEU dermed et helt sentralt tiltak for å sikre skipsfartens bidrag til å nå EUs mål om 55 % utslippsreduksjoner innen 2030 og netto null utslipp i 2050.

NHF's kommentarer:

- Det er stort potensial for norsk produksjon av hydrogen og derivater til skipsfart
- NHF støtter rask implementering av FuelEU Maritime
- Strenge krav til klima og miljø må suppleres med risikoavlastning i den innledende fasen
- Ved å sette av nasjonale midler til den europeiske hydrogenbanken, kan Norge sikre at det etableres tilstrekkelig hydrogenproduksjon for omstillingen av skipsfarten.
- Norsk hydrogen må kunne sertifiseres

Stort potensial for norsk produksjon av hydrogen og derivater til skipsfart

NHFs kartlegging av hydrogenprosjekter i Norge viser at det per juni 2024 er 75 prosjekter knyttet til produksjon av hydrogen og hydrogenbaserte derivater som ammoniakk og syntetiske drivstoff.¹ 40 megawatt (MW) produksjonskapasitet er forventet å være i drift i 2025. Totalt planlagt produksjonskapasitet er 7.746 MW i 2030. Dersom alle prosjektene realiseres, vil det kunne produseres inntil 1,3 millioner tonn hydrogen (inkl. derivater) i Norge i 2030. I løpet av 2024 kommer fem produksjonsanlegg i drift, og det er tatt investeringsbeslutning på ytterligere tre prosjekter. Det er imidlertid behov for en langt større skalering av hydrogenproduksjon om Norges klimamål skal nås i skipsfarten og andre sektorer, som det vil være krevende eller umulig å elektrifisere.

NHF støtter rask implementering av FuelEU Maritime

Hydrogenprodusentene behøver forutsigbarhet rundt markedsutviklingen og et tilstrekkelig antall sluttbrukere for å ta investeringsbeslutning. Sluttbrukerne trenger på sin side å vite at det vil være tilgjengelige fornybare og lavkarbon-drivstoff. Denne forutsigbarheten kan aktørene få ved at myndighetene stiller strenge klima- og miljøkrav.

I løpet av de siste månedene er investeringsbeslutningen for flere prosjekter skjøvet ut i tid, blant annet på grunn av manglende forutsigbarhet rundt markedsutviklingen og usikkerhet rundt myndighetenes ambisjoner om utslippskrav i maritim sektor. Rask gjennomføring av FuelEU i henhold til de datoer som er angitt i forordningene vil derfor være av stor betydning for å øke etterspørselen etter fornybare og lavkarbon-gasser i skipsfarten og legge til rette for at norsk skipsfart og hydrogennæringen kan konkurrere på like vilkår som andre aktører i EU.

Strenge krav til klima og miljø må suppleres med risikoavlastning i den innledende fasen

Som Sjøfartsdirektoratet påpeker i høringsbrevet, er det knyttet ekstrakostnader til investeringer i alternative drivstoff og skip. Strenge krav til klima og miljø må derfor suppleres med risikoavlastning i den innledende fasen.

En forutsetning for utslippskravene er at drivstoff tilgjengeliggjøres og infrastruktur for bunkring av nullutslippsdrivstoff kommer på plass. Enova har støtteprogram for å etablere produksjon av hydrogen og infrastruktur for hydrogen og ammoniakk, men de har ikke planlagt flere utlysninger. Det er viktig at Enova også i 2025 kommer med utlysninger som sikrer utbygging av tilstrekkelig infrastruktur langs hele kysten.

¹ Hydrogen.no, [The Norwegian Hydrogen Landscape](#), sist hentet 29. oktober 2024.

Maritim satsing i den europeiske hydrogenbanken

EU har nylig lansert nye vilkår² for den andre auksjonen for produksjon av fornybart hydrogen (IF24 Auction), som åpner 3. desember 2024. Auksjonen er delt inn i én kategori på 1 milliard euro for hvor sluttbruk ikke er spesifisert, og én kategori på 200 millioner euro spesifikt for fornybart hydrogen eller derivater som vil bli brukt i maritim sektor. Det er nytt at EU allokterer dedikerte midler til hydrogenbanken, og dette gjør de for å hjelpe rederier med å oppfylle FuelEU. Ved å sette av nasjonale midler til den europeiske hydrogenbanken, kan Norge sikre at det etableres tilstrekkelig hydrogenproduksjon for omstillingen av skipsfarten. Ordningen krever lite ressurser av det norske virkemiddelapparatet, fordi rangeringen av prosjektene blir gjort i den europeiske hydrogenbanken etter åpne og ryddige kriterier. Dette er en kostnadseffektiv ordning, som er klar til bruk, men det haster med å notisere ordningen.

Norsk hydrogen må kunne sertifiseres

I henhold til Art. 10(3) av forordning 2023/1805 må drivstoffet være sertifisert gjennom en ordning anerkjent av Europakommisjonen. For å beregne klimagassintensitet av energien som brukes om bord, refereres det for fornybare drivstoff av ikke-biologisk opprinnelse (RFNBO) til fornybardirektivet av 2018. Norge har fremdeles ikke implementert denne revisjonen av fornybardirektivet. Manglende implementering medfører at norske hydrogenprodusenter ikke får verktøyene de trenger for å sertifisere sine produkter. Det behøves statistikk for fornybarandelen i brutto strømforbruk og karbonintensitet fra kraftmiksen per budsone.

Konsekvensen av manglende implementering er at norske hydrogenprodusenter risikerer å miste kunder som trenger sikkerhet for at deres produkt er i henhold til EUs krav. Med tapte markedsmuligheter kan det også bli vanskeligere for Norge å nå klimamålene, og redusert tilgang på RFNBO vil forsinke omstilling i skipsfarten. I ytterste konsekvens kan både investeringer og arbeidsplasser forsvinne til andre land.

På samme måte som at produsenter av fornybart hydrogen og drivstoff laget av resirkulert karbon må sertifisere seg i henhold til fornybardirektivet, behøver produsenter av lavkarbonhydrogen å kunne sertifisere sine produkter i henhold til den delegerte rettsakten for lavkarbon-drivstoff, som Europakommisjonen i henhold til hydrogen- og avkarboniseringspakkens Art. 9(5) skal publisere senest våren 2025. Denne må gjennomføres i Norge så snart endelig versjon er publisert.

² Hydrogen.no, [Andre auksjon i hydrogenbanken: Nye vilkår publisert](#), sist besøkt 29. oktober.

NHF håper våre innspill er nyttige i det videre arbeidet og vi bidrar gjerne med ytterligere informasjon.

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum



Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Generalsekretær



Tor Kristian Haldorsen
Myndighetskontakt og
internasjonalt samarbeid