



Olje- og Energidepartementet  
Postboks 8148 Dep  
0033 Oslo

A/S Norske Shell  
P.O. Box 40  
4098 Tananger  
Norway  
Telefon +47 5169 3000  
E-post Norske-Myndighets-Kontakt@shell.com

Deres ref:  
21/2291-1

Vår ref:  
OED2206

Dato:  
20.01.2022

## Høringssvar fra A/S Norske Shell - Hydrogen- og avkarboniseringspakken for gassmarkedet

Vedlagt oversendes høringssvar fra A/S Norske Shell.

Dersom det skulle være behov for ytterligere opplysninger vennligst ta kontakt med undertegnede.

Med hilsen  
for A/S Norske Shell

Jan Soppeland  
Direktør for kommunikasjon og samfunnskontakt

Vedlegg

## **Høringssvar fra AS Norske Shell: Hydrogen- og avkarboniseringspakken for gassmarkedet**

Shell støtter EU sin utvikling mot klima-nøytralitet innen 2050 og målene for å redusere klimagass (GHG) utslipp med minst 55% innen 2030, slik dette er fastsatt i den Europeiske klimalovgivningen. Klare mål skaper grunnlag for investeringer i lavutslipps teknologi og virksomhet. For å nå målene som er satt vil det kreves beslutsomhet i den regulatoriske oppfølgingen av «Fitfor55-pakken» (FF55).

Vi mener iverksettelsen av FF55 bør skje gjennom en sektoriell tilnærming der alle vesentlige områder av samfunn og næringsliv får et veikart for sin avkarbonisering som leder til utslipps nøytralitet i tråd med en definert tidsplan. Vi tillater oss å gi et innspill som favner noe bredere enn hydrogen- og avkarboniseringspakken for gassmarkedet, fordi det er avhengigheter og sammenhenger vi opplever belyses best på denne måten.

Vi tror det trengs bruk av sammensatte virkemidler om målene skal nås. Karbon-prising bør omfatte alle sektorer for å stimulere utvikling av og investeringer i teknologi som reduserer eller fjerner utslipp. Samtidig tror vi dette vil være utilstrekkelig som eneste virkemiddel for å sikre rask og omfattende nok endring. Klare og ambisiøse mål for utvikling av fornybar energi produksjon og lavutslipps-drivstoff er avgjørende for å skape etterspørsel og skalere tilbud. Utviklingen må understøttes både av regulatoriske krav og økonomiske incentiver.

Både EU sitt Emission Trading System (ETS) og Renewable Energy Directive (RED) bør revideres slik at ordningene reflekterer de skjerpede generelle målene for 2030 og samtidig utvikle sektorielle mandater som kan bli drivere for implementering av fornybar energi i transportsektoren og industrien.

Vi i Shell ser det som avgjørende å bidra til å avkarbonisere sektorer der det er krevende å oppnå netto-null utslipp. Dette gjør vi både gjennom vår forretningsvirksomhet og deltakelse i den offentlige samtalen – også i Norge - omkring utforming av rammeverk for å sikre gjennomføringen av målene i FF55.

Vi mener Norge spiller en svært viktig rolle både som leverandør av energi til Europa og som en kompetent og respektert partner til EU. Det er viktig for oss at Norge spiller en aktiv rolle i formingen av energisystemet i vår verdensdel. For egen del forplikter vi oss til å gjøre det vi kan. Vi har akselerert vårt arbeid med å bli en netto null-utslipp energiselskap innen 2050 – i takt med samfunnet. Globalt investerer vi milliarder av dollar i fornybar og lavutslipps-løsninger som hydrogen, vind, CCUS og avansert biodrivstoff – og vi ønsker å bygge ny virksomhet innenfor alle disse områdene også i Norge.

I vårt eget strategiske arbeid har vi hatt stor nytte av en sektoriell tilnærming – og som innspill til Norges fokus og posisjoner i forhold til FF55 vil vi konkret peke på fem områder:

### **Energikrevende industri**

Regelverk og insentivordninger for energikrevende industrier (stål, sement, kjemikalier, raffinering) bør fremme en sirkulærøkonomisk tilnærming og stimulere til raskere elektrifisering, bruk av rent hydrogen og CCUS. Det blir viktig å sikre europeisk industri mot karbon-lekkasje, dvs at

karbonintensiv virksomhet flyttes til andre verdensdeler i stedet for å møte utfordringen til omstilling. Her må import-regelverk og forordninger for det indre marked samstemmes.

For å øke bruken av fornybar og renere energi må tilgjengelighet sikres både gjennom proaktiv styrking av elektrisitetsnett og distribusjonsapparat for lav-karbon drivstoff mellom regioner der dette produseres og industriklyngene der det forbrukes i store mengder.

Det bør vurderes sektorspesifikke Contracts for Difference for å utlikne kostnadsforskjeller mellom konvensjonelle og alternative energiformer som en del av en RED-revisjon. Dette vil også måtte reflekteres i retningslinjene for statlig støtte til miljø og energi-tiltak (Environment and Energy State Aid guidelines)

Regelverket knyttet til ETS og TEN-E må revideres slik at det muliggjør tilgang til transport og lagring av fanget Co2 på tvers av EU/EØS-området. Regelverket bør inneholde klare insentiver for transport av Co2 med skip.

EU's innovasjonsfond bør styrkes ytterligere for å sikre evne til å støtte storskala demonstrasjonsprosjekter av teknologi og løsninger som er i en pre-kommersiell fase.

I lys av energisystemets avhengighet av naturgass, bør det innføre krav til at utslipp av metan i hele verdikjeden holdes under 0,20%.

### **Transportsektoren**

For å avkarbonisere transport-sektoren trengs det en finstemt koordinering av regelverk som påvirker utforming av kjøretøy, energibærere, infrastruktur og alternativene som er tilgjengelige for forbrukerne.

Målet for andel av transport med fornybar energikilde i 2030 bør økes til 26%, og denne kategorien bør omfatte alle energi- og drivstofftyper som møter bærekraftdefinisjonene i RED. Det vil også trenges et bredere regelverk som åpner for fiskal støtte til lav-karbon drivstoff og distribusjonsnett for dette.

Vi tror imidlertid ikke at det vil være hensiktsmessig å legge også transportsektoren inn under ETS. Nye krav og standarder til kjøretøy, kombinert med regelverk og fiskale ordninger som fremmer null- og lavutslippsløsninger vil være bedre egnet.

Det bør stilles krav om at ladenettverk gjøres tilgjengelige for alle typer elektriske kjøretøy, og at de også støtter felles standarder for e-mobilitet. All ladeinfrastruktur (hjemme, på kontorer eller offentlige steder) bør støtte smart-lading.

Det bør være et krav at hydrogen omfattes i nasjonale transportplaner, og det bør utvikles forpliktende mål om etablering av distribusjonsnett for hydrogen langs viktige transeuropesiske transportkorridorer.

### **Luftfart**

Sustainable Aviation Fuels (SAF) er – i alle fall på kort sikt – den eneste troverdige teknologien som kan føre til vesentlige reduksjoner i utslippene fra luftfarten. Her trengs store investeringer og fiskale insentiver for å skalere produksjon og distribusjon. Både drivstoffleverandører og flyselskap må delta i aktiv innfasing av SAF – i takt med at tilgjengeligheten øker. Regelverk bør være enkle å etterleve – og krav til dokumentasjon av innblanding av SAF bør etableres. Flyselskap bør kunne demonstrere at de er på vei mot netto-null utslipp innen 2050 gjennom krav til å dokumentere både bruk av SAF og karbonlagring gjennom godkjente markeds mekanismer.

## **Maritim sektor**

For å avkarbonisere skipsfarten bør sektoren bevege seg mot bruk av hydrogen og brenselceller innen 2035. Frem til denne teknologien er utprøvd vil bruk av flytende naturgass kunne gi materielle reduksjoner i klimautslipp.

Det bør introduseres en ambisiøs standard for karbonintensitet ovenfor rederier, og knyttes en «base-line and credit» system til dette. Forurensende skip vil måtte betale, mens null- eller lavutslipp skip vil kunne bli belønnet.

Det bør vurderes å innføre en sektor-spesifikk ETS for skipsfart som en modell for en tilsvarende global ordning.

## **Karbonhåndtering**

Vi støtter EU kommisjonens konklusjon om at både naturlig og teknisk fjerning av Co2 fra atmosfæren er nødvendig. Vi har i forbindelse med våre anbefalinger knyttet til Energikrevende industri påpekt viktigheten av både regelverk og økonomiske virkemidler til å utvikle storskala fangst og lagring av Co2. Bruk av naturlig Co2 opptak og binding i verdens skoger er den andre tilgjengelige løsningen, men for begge alternativene mangler EU standarder for sertifisering. Slike må utvikles og legges til grunn både for utvikling av løsninger for karbon fjerning og handel med karbon-fjernings kreditter. EU bør ha som mål at standarder den definerer for handel med slike instrumenter – i tråd med regler og intensjoner i Paris-avtalen – blir standarden som etter hvert legges til grunn også i markeder utenfor EU.

Avslutningsvis vil vi takke for muligheten til å gi våre innspill. Dersom det er av interesse at vi utdyper noe av dette ytterligere, er det bare å ta kontakt.

Mvh

Jan Soppeland

Direktør for kommunikasjon og samfunnskontakt

A/S Norske Shell