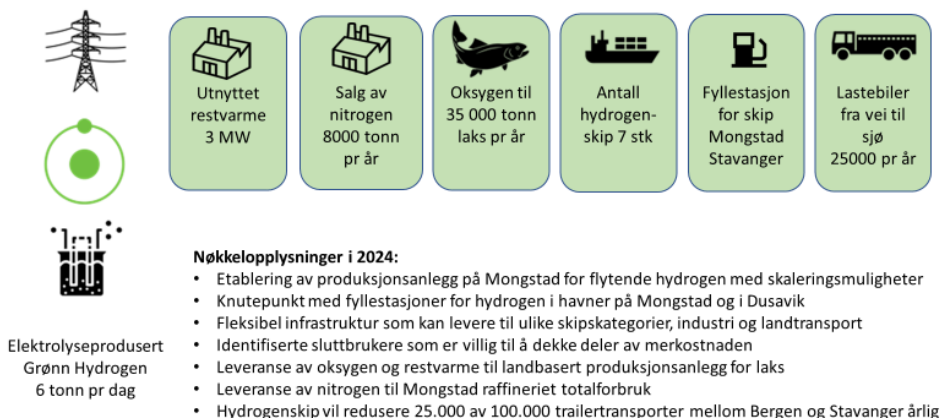


Som ledd i elektrifiseringen av Norge er BKK engasjert i grønt hydrogen. Vi vil bidra til utviklingen av nullutslippsamfunnet med grønt hydrogen som en viktig energibærer. Skal vi nå utslippsmålene, må hydrogen brukes i stor skala i maritim transport, langtransport på land og industri. Sammen med Equinor og Air Liquid arbeider BKK med å utvikle verdens første helhetlige verdikjede for flytende hydrogen, basert på egen grønn hydrogenproduksjon i Norge. Prosjektet har fått støtte fra PILOT-E ordningen og andre partnere er Wilhelmsen, Nor Sea Group, NCE Maritime CleanTech, NORCE, Norled og Viking Cruises. Produksjon av grønt hydrogen er gryteklart. Nullutslippskrav og risikoavlastning er nødvendige grep for å få frem et marked. For å etablere en ledende rolle i et lovende, internasjonalt marked, er norsk leverandørindustri avhengig av at det blir bygget opp verdikjeder på hjemmemarkedet til bruk i maritim transport, langtransport på land og i industri.

Verdikjede for flytende hydrogen Pilot-e prosjekt resultat og synergier på Mongstad



NHO har ledet arbeidet med å kartlegge det norske verdiskapingspotensialet for grønne elektriske verdikjeder. Verdikjeden for grønt hydrogen inkluderer produksjon av hydrogen fra elektrolyse til ulike sluttbrukerapplikasjoner, samt produksjon av hydrogenutstyr. For å sikre norsk konkurransekraft mener vi at veikartet for hydrogen må ha konkrete målsetting for oppskalering av grønn hydrogenproduksjon. Basert på karleggingen som ble gjennomført foreslå vi et mål om 1GW installert elektrolysekapasitet i 2030 og 3GW i 2040.

Følgende mener vi vil bidra til at norsk industri skal kunne ta en ledende rolle innen grønne hydrogenløsninger for transportsektoren og samtidig legge til rette for betydelige utslippsreduksjoner.

DET OFFENTLIGES ROLLE I Å FÅ FREM ET MARKED – KRAV OM NULLUTSLIPP

En effektiv overgang til hydrogensamfunnet krever aktiv satsing fra myndighetene ved å stille krav om nullutslipp – ikke lavutslipp - gjennom offentlige innkjøp. Bygging av produksjonsanlegg for hydrogen vil trenge store, konkrete, industrielle forbrukere. Krav fra myndighetene om nullutslipp i for eksempel skipsfarten, skaper nye markeder og setter fart på teknologiutviklingen. Krav om nullutslipp gjennom lovverk eller innkjøpskrav fra offentlige myndigheter, er avgjørende for å etablere verdikjeder innen hydrogen og andre satsinger innenfor elektrifisering av transport og industri. Det er derfor viktig at Regjeringen og offentlige myndigheter gjennom politikk og virkemidler bidrar til at et tilstrekkelig antall brukere velger hydrogen. Anbudet på Vestfjorden er et godt eksempel på dette. Utsatt innfasing av nullutslipp vil kunne svekke Norges konkurranseevne på dette viktige feltet. En stor offentlig sektor kan være et konkurransefortrinn når vi skal bli verdensledende innen elektrifisering.

Våre innspill:

- Krav i offentlige anbud som legger til rette for oppbygging av verdikjeder for hydrogen.
- Strengere reguleringer, som krav til nullutslipp i verdensarvfjordene i 2026. Flere aktører er klare til å ta investeringsbeslutninger på hydrogenskip, dersom de politiske signalene om at vedtaket blir stående er tydelige.

- Stille krav til nullutslipp for skip som opererer kystruten fra 2030.

FORUTSIGBAR OG TILSTREKkelig STØTTE TIL FYLKENES AMBISJONER OM NULLUTSLIPP SHURTIGBÅTER

I en overgangsfase innebærer bruk av nullutslippsteknologi for ferger og hurtigbåter økte kostnader. Vestland fylke beregner eksempelvis at driftskostnadene ved eksisterende nullutslippshurtigbåter øker med 100 millioner kroner. Det er positivt at fylkeskommunene gjennom Klimasats får støtte til utvikling og design av utslippsfrie hurtigbåter. Det er imidlertid avgjørende at risikoavlastningen for fylket er tilstrekkelig slik at de sikres forutsigbarhet til å treffe valg som driver frem den ønskede utviklingen.

Våre innspill:

- Støtte til fylkenes ambisjoner om nullutslippshurtigbåter ved å bidra med midler til ekstraregningen dette medfører i starten. Fylkeskommuner som har gjort vedtak med nullutslippsmål for hurtigbåt drift, skal prioriteres.
- Overgangen til utslippsfri transport må skje uten dårligere rutetilbud og uten økning i billett kostnadene for folk.

VIRKEMIDDELAPPARATET SOM DRIVER FOR Å ETABLERE ET MARKED FOR GRØNT HYDROGEN – INNRETNING

For å gjøre hydrogen til et konkurransedyktig alternativ for skipsfarten er vi avhengige av å få opp produksjon i stor nok skala til å oppnå konkurransedyktig pris. Norge har et sterkt og godt virkemiddelapparat, som er avgjørende for å stimulere til innovasjon og utvikling av ny klimateknologi. Likevel ser vi at mangel på støtteordninger for produksjonsanlegg og infrastruktur i dag er en barriere for økt bruk av hydrogen i industrien og i transportsektoren. Ved å sikre at det finnes støtteordninger for hydrogenproduksjon i virkemiddelapparatet kan Regjeringen bidra til å redusere risikoen for aktører som planlegger produksjon. Vi viser til pågående prosjekter i Tyskland, som er et foregangsland innenfor hydrogen i Europa. De har i år fått på plass en støtteordning som dekker hele verdikjeden for hydrogen i transportsektoren. Støtteordningen viser at det er rom for støtte innenfor dagens statsstøtteregulering til alle ledd i en verdikjede for hydrogen. Ved å ta utgangspunkt i denne modellen mener vi det norske virkemiddelapparatet har mulighet til å gi støtte til grønn hydrogenproduksjon, kompresjon og/eller flytendegjøring, samt transport og fyllestasjoner.

Den offentlige støtteordningen PILOT-E fungerer godt og må videreføres. Den er et effektivt virkemiddel for å fremme utvikling av ny klimateknologi. For å sikre rask framdrift i satsingen på klimavennlig hydrogen, bør ordningen brukes til å sikre gjennomføring av hydrogenprosjektene som bygger norsk hydrogeninfrastruktur. I det europeiske virkemiddelapparatet er det en rekke muligheter, og EU prioriterer grønn hydrogenproduksjon i sine virkemidler. EU's Green Deal 2020-2030 har en totalramme på 1 bill. Euro og 70 prosent støttegrad til industribedrifter. Det er bra at Norge slutter seg til EU's Strategic Forum for Important Projects of Common European Interest (IPCEI), og på denne måten kobler seg tettere til det europeiske virkemiddelapparatet. EU-støtte kan være avgjørende for de store industrisatsingene.

Våre innspill:

- ENOVA må innrettes slik at de kan gi støtte til produksjon av grønt hydrogen.
- PILOT-E videreføres og tilføres økte midler.

TILGANG TIL KRAFT/INFRASTRUKTUR

Hydrogenproduksjon og nye arbeidsplasser gir et stort og akutt behov for forsterkninger i nettet. utfordringen mange steder er svak kapasitet i nettet. Energisystemet henger ikke med i utviklingen, og regulering og rammebetingelser er ikke tilpasset dagens behov. Samfunnet risikerer å gå glipp av etablering av ny næringsvirksomhet, som hjelper oss å nå klimamål, gir verdier og nye arbeidsplasser. Det er behov for å bygge ut mer og øke tempo for gjennomføringen.

Våre innspill:

- Bygge ut ny og oppgradere eksisterende infrastruktur raskt, for å sikre forutsigbarhet for ny næringsutvikling og grønn omstilling.
- Sikre at Statnett er så tids- og kostnadseffektiv som mulig.