

Høringssvar fra ZERO om tildeling av områder på Utsira Nord

ZERO takker for muligheten til å gi innspill til tildelingskriterier for Utsira Nord. Under følger vårt høringssvar.

Mer fornybar kraft avgjørende for å nå klimamålene og Hurdalsplattformen

Overskuddet av fornybar kraft i Norge avtar raskt, og Statnett varsler underskudd allerede fra 2026. For å nå målet om 55 prosent utslippskutt i Norge i 2030 har ZERO i rapporten ZERO2030 vist at vi trenger 55 TWh ny fornybar eller frigjort elektrisitet. Havvind må dekke rundt en tredel av dette kraftbehovet. ZERO er derfor glad for at regjeringen holder tempoet oppe i havvindtildelingene på SNII og Utsira Nord. At prosjektene gjennomføres med høyt tempo med full utbygging er avgjørende for å nå klimamål og etablere ny grønn industri i Norge.

Vår største bekymring for Utsira Nord er Regjeringens plan om at maksimalt to av tre prosjekter skal støttes. Det vil bety en redusert satsing på havvind, en utsatt igangsetting av flytende havvind og mindre kraft tilført et sårt trengende kraftsystem. Vi støtter forslaget til Blåvinge om en konkurranse som åpner for at 3 av de 3 tildelte områdene kan motta støtte, slik at potensialet på 1500 MW kan la seg realisere. Dette beskrives nærmere under besvaring av spørsmål 4.

Reell konkurranse om klima og miljø: miljøvekting må inn i konkurransen om finansiell støtte

ZERO mener det haster med tildeling og utbygging av havvind, og at bruk av kvalitative kriterier er beste måte å forene flere hensyn, som blant annet klima og miljø i tildelingsprosessen. For Utsira Nord sikres dessverre ikke dette med bruk av kvalitative kriterier i tildelingen. Den valgte totrinns modellen er langt mindre forpliktende enn på SNII fordi det forventes at prosjektet modnes og teknologivalg kan endres gjennom denne prosessen.

ZERO ser det som svært utfordrende med foreslåtte tildelingsløsningen at planene ikke vil være bindende for aktørene, i og med at prosjektene ikke er modnet frem. Teknologiske løsninger er ikke valgt og det vil være vanskelig å vite konsekvenser for natur og klima før man har tatt et konseptvalg og har en helt konkret plan for prosjektet. Klimavalg vil også være fordyrende. Likeledes med SNII vil du ha en hemske i kampen om støtte om du velger utslippsfri skipsfart og løsninger med mindre konsekvenser for natur og miljø, ikke i de kvalitative kriteriene for å vinne området, men i den endelige planen der du skal konkurrere om støtte og det blir reelt om aktørene får realisert og bygd ut prosjektet.

ZERO er enig i at kostnadsreduksjoner for flytende havvind er svært viktig for å få teknologien til å stå på egne ben. Men ut ifra antallet sider som skal leveres ser det ut som dette skal telle særdeles mye, på svært usikkert grunnlag. I tillegg blir kostnader eneste mål i andre konkurranse, i konkurransen om støtte. Dette er ZERO svært kritisk til. I utviklingen av flytende havvind må regjeringen evne å ha flere tanker i hodet på en gang. Vi minner om målene skrevet i Energimeldingen og Stortingvedtak 737 der Stortinget ber regjeringen "sikre at utbygging og drift av havvindparker og annen fornybar energiproduksjon på norsk sokkel har vesentlig bedre natur- og miljøregnskap enn tidligere energiprojekter."

Med EUs grønne giv skal taket i EUs kvotesystem nærme seg null allerede rundt 2040. Vindmøllene som skal benyttes på Utsira vil trolig produseres rundt 2030. Da er det bare ti år til klimagassutslippene fra europeisk industri skal være tilnærmet null. Det er derfor viktig at havvindutbyggingen bidrar til denne omstillingen, særlig fordi det er konsesjonstildelinger og

statlig risikoavlastning brukes i prosjektene. ZERO vil også minne om at lave klimagassutslipp kan bli et konkurransefortrinn for norsk og europeisk industri, og at det både ut fra klima og næringspolitikk vil være riktig å stille gode klimakrav.

ZERO mener på bakgrunn av dette at det er svært viktig at konkurransen om støtte blir en priskonkurranse med kvalitative kriterier. Det er helt sentralt for at konkurransen miljøvektes og dermed forplikter aktørene. Først da kan aktørene konkurrere reelt på klima og miljøløsninger. Denne konkurransen må miljøvektes 30 %, i tråd med at regjeringen senest i desember har fremmet forslag om at alle offentlige anbud minimum skal miljøvektes 30 prosent.

Lav og nullutslippsløsninger for skipsfart

Regjeringen har satt mål om halvering av utslippene fra skipsfarten innen 2030. Det krever bruk av mye ny teknologi og nye utslippsfri skip. Regjeringen har som uttalt mål at havvind skal bli et konkurransefortrinn for norsk industri. Dette må også inkludere den maritime næringen. ZERO tror ikke tildelingskriteriene og kravene i dette høringsnotatet for Utsira Nord i stor nok grad legger til rette for utvikling av en grønn og klimavennlig maritim næring for havvind. For Utsira Nord kan det inkluderes som en del av konkurransen på klima, men vi er bekymret for om aktørene vil dra dette langt nok uten strengere krav. Behovet for andre virkemidler for å sikre lav og nullutslipps skipsfart for havvind må på plass.

Vi foreslår i tillegg et absolutt krav til lav- eller nullutslipp drift av maritime fartøy knyttet til planlagt drift og vedlikehold som SOV (service and operation vessel) og eventuelt andre typer supplyskip. Denne typer båter skal i tiden fremover utvikles og bygges nye eller tilpasses for flytende havvindinstallasjoner, og det er vist at det finnes tekniske løsninger som kan tilfredsstille lav- eller nullutslippssdrift. Hurdalsplattformen peker på slike krav for sektoren, men vi mener kravet må komme i forkant eller samtidig som tildeling av konsesjon og støtte, og ikke hvile på mulige fremtidige krav til havvindsektoren. Dette vil gjøre prosjektering og innhenting av tilbud mer forutsigbart.

ZERO foreslår at:

- Tildelingskriteriet for Bidrag til innovasjon og teknologiutvikling bør i tillegg få et nytt underpunkt (iii) Utvikling og bruk av løsninger for grønn skipsfart.
- Maritime operasjoner både knyttet til installasjon, drift og vedlikehold, bør inngå i beskrivelsen av prosjektkonsept og prosjektplan (punkt 4G)
- Maritime operasjoner både knyttet til installasjon, drift og vedlikehold, bør inngå i beregningen av klimafotavtrykk (punkt 5A og systemavgrensning).
- En forpliktende ordning for oppnåelse av klimafotavtrykk.
- Utslipp knyttet til skipsfart burde kalkuleres separat for å sikre de indikerte utslippsreduksjonene knyttet til maritime operasjoner/sektor.
- Det skal stilles krav til lav og nullutslippsløsninger for spesialfartøy knyttet til planlagt drift og vedlikehold som SOV.
- Utvikling av leverandørindustrien må inkludere utvikling og implementering av grønne maritime løsninger (punkt 6C).

Manglende ivaretagelse av naturmangfold og biodiversitet i høringsforslaget

Stortinget bad 10. juni, i forbindelse med behandlingen av energimeldingen, regjeringen "sikre at utbygging og drift av havvindparker og annen fornybar energiproduksjon på norsk sokkel har vesentlig bedre natur- og miljøregnskap enn tidligere energiprojekter i Norge. Utbygging og drift skal gjøres på en måte som sikrer svært lav eller positiv samlet naturpåvirkning over tid.» (Vedtak 737)

ZERO kan ikke se at det foreslåtte forslaget til tildelingskriterier etterlever dette vedtaket.

Forslaget som regjeringen har lagt fram mangler nye grep for å ivareta naturmangfold og økosystem på Utsira Nord. Forslaget til tildelingskriteriet om arealeffektivitet gir ikke sikkerhet for bevaring av naturverdiene på området, fordi utbyggere på nåværende tidspunkt ikke har kjennskap til naturverdiene og dermed står i fare for å by inn et for tett arealkrav som gjør at utbyggerne ikke kan ta tilstrekkelig hensyn i den detaljerte konsesjonsprosessen og mølleplasseringen. Eventuelle verdifulle økosystemer blir vanskelig å ta hensyn til pga et unødig kriterium om areal.

ZERO vil også understreke at den senere prosjektspesifikke konsekvensutredningen som utbyggere vil foreta ikke er nok for å sikre en svært lav naturpåvirkning. Det er en viktig erfaring fra vindkraftutbyggingen på land. Dette forsterkes ytterligere for konsesjonsprosessen, da arealet allerede er tildelt etter konkurranse og myndighetene i realiteten står uten muligheter til å ikke tildele konsesjon på Utsira Nord.

Ved tidlig kartlegging av naturmangfold fra myndighetenes side kunne man gjort mer velbegrunnede valg for oppdeling av området. Utbyggere får også viktig informasjon de kan benyttes inn i sine planer for prosjektet. For fremtidige havvindprosesser foreslår ZERO at myndighetene tar ansvar for naturkartlegging i tidlig fase, og heller sender regningen videre til vinneren(e) av arealet. Det vil også sikre en raskere utbygging, i og med at konsesjonsprosessen vil gå raskere.

Statsråden har i samarbeidsforum for havvind lovet at de feilene som ble begått for landvind ikke skal gjenta seg for havvindutbyggingen. ZERO er bekymret for at OED er i ferd med å gjenta gamle feil ved å unnlate å inkludere natur som en del av konkurransen og at stortingsvedtak 737 ikke følges opp på en god nok måte. Sameksistens handler om mer enn fiskeri, det er også sameksistens med natur og økosystemer.

Gjennom å lage en tildelingskonkurranse i andre fase med kvalitative elementer der natur, klima og bærekraft vektet 30 prosent, kan OED på langt bedre grunnlag sikre at naturverdier blir ivarettatt.

Spesifikke tilbakemeldinger til forhold departementer ønsker tilbakemelding som ZERO har kommentarer til:

2. Hvilke effekter og vesentlige forskjeller det vil være fra prosjektenes side ved de to skisserte alternative tildelingsmodellene, blant annet når det gjelder prosjektmodning ved konkurranse om støtte og tidsbruk frem til investeringsbeslutning?

ZERO vurderer departementets foretrukne modell som best egnet for å velge de beste prosjektene. Å binde opp ressurser til modning av flere prosjekter som ikke får støtte ser vi ikke som hensiktsmessig. Vi ser heller ikke argumentet med at konkurransen styrkes når den går fra tre til to deltakere, bare med tre parallelle konkurranser. ZERO mener som beskrevet i nedenfor at det er vesentlig med miljøvekting og kvalitative elementer i konkurransen om støtte, for nettopp å drive utviklingen frem med konkurranse. Hvis ikke har aktørene svært små incentiver til å gjøre tiltak for natur og klima.

Departementet ber høringsinstansene om tilbakemelding på hvilke forhold knyttet til støttemodell som må være avklart til utlysningstidspunktet. (ikke nummerert)

Som skrevet innledningsvis mener ZERO at det er svært viktig at konkurransen om støtte også blir basert på nok en runde med utvalgte kvalitative kriterier. Det er helt sentralt for at konkurransen miljøvektes og dermed forplikter aktørene. Dagens tostegs modell, der ikke prosjektet på noen måte er modnet i første runde er alt for usikkert til å forplikte aktørene.

Først med priskonkurranse med kvalitative innslag kan aktørene konkurrere reelt på klima og miljøløsninger. Denne konkurransen må miljøvektes 30 prosent, i tråd med at regjeringen senest i desember har fremmet forslag om at alle offentlige anbud minimum skal miljøvektes 30 prosent.

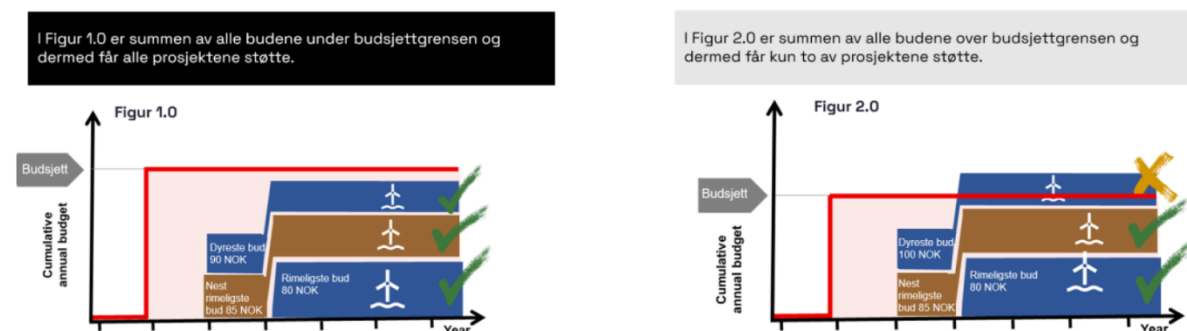
For å sikre at innmeldte klimafotavtrykk skal være forpliktende kan en toveis CfD ordning inkludere en bonus malus ordning for å sikre forpliktende ordninger knyttet til klimagassutslipp og åpne for mulighet til ytterligere klimagassreduksjoner ved bruk av ny grønn teknologi som kan tilgjengeliggjøres etter endelig prosjektbeskrivelse.

ZERO støtter Blåvinges forslag til konkurranse om støtte på Utsira Nord som muliggjør tre prosjekter. Forslaget er gjengitt under. ZERO mener også dette forslaget er kompatibelt med kvalitativ tildeling med miljøvekting.

Det finnes konkurranseformer som kan bidra til støtte til alle tre prosjekter på Utsira Nord, samtidig som staten får trygghet for at støttenivået er lavest mulig. Vi mener dette er mulig gjennom å skape en konkurranse om støtte med et fastsatt monetært budsjett. Dette ble brukt i Storbritannias nylige «CfD Allocation Round 4». Den leverte med suksess over 9 GW havvind til de laveste prisene noensinne.

Ved en slik støttekonkurranse fastsettes først et maksimalt budsjett for total støtte. Aktørene legger deretter inn prisbud for sine prosjekter. Basert på dette beregnes støttebehovet for hvert enkelt prosjekt. Budene blir så summert og dersom det totale støttebehovet for prosjektene er under det fastsatte budsjettet, får alle prosjektene støtte. Dersom ikke alle budene passer innenfor budsjettet, ekskluderes det/de høyeste budet/budene.

For å legge opp til mest mulig konkurranse og unngå strategisk budgivning, bør man holde det monetære budsjettet skjult på konkurransetidspunktet. Det kan eventuelt oppgis et pristak som aktørene må by under for å delta i konkurransen - dersom OED vil sette en øvre grense for støttenivået til et enkeltprosjekt.



7. De ulike kriteriene, herunder;

kriterium 2 A Kostnadsnivå 2030

ZERO anerkjenner at det å redusere kostnadsnivået for flytende havvind er helt avgjørende for at teknologien skal slå gjennom i Norge og internasjonalt. Det er således veldig bra Norge leder an på området og bidrar til å få ned kostnader. Det er oppskalering av teknologi har drevet ned prisen på alle klimaløsninger, som sol og batterier, ikke høye klimaavgifter.

Slik kriteriet er utformet, er vi tvilende til at myndighetene oppnår ønsket ambisjon om at de beste, og de som kommer til å bli de mest kostnadseffektive, prosjektene får tildelt areal. På lik linje med at aktørene ikke kan prise et anbud nå, er også fremtidige LCOE og svært usikre. Aktørene har også et sterkt insentiv til å komme frem til et urealistisk kostnadsbilde, siden de scores på lavest mulig LCOE-kostnader i 2030. Noe kan kanskje fanges opp av en anerkjent tredjepart, men om tidsrommet for søknad er kort har jo også tredjepart svært begrenset med tid til å gjøre en god vurdering. Vurderingen til tredjepart vil heller ikke lik for alle selskap, siden ulike selskaper vil gjøre ulike vurderinger. Skal en slik tredjepartsvurdering ha verdi må den gjennomføres felles i regi av departementet.

Kostnadselementene i LCOE er også svært usikre, på grunn av usikre markedspriser, usikkerhet i alle tekniske løsninger, manglende skalering og industrialisering av flytende havvindlønsgnager. ZERO tror ikke det å belønne lave kostnadsanslag vil bidra til å drive ned kostnader. Det vi med høy sikkerhet vet er at en konkurranse om lave priser frem i tid vil bidra til å promotere opportunistisk prising, oppmuntre til et urealistisk kostnadsbilde og at det på ingen måte vil sikres at prosjektene som tildeles areal blir kostnadseffektive. Med en 10 siders svar på dette punktet, ser det også ut til at departementet ønsker å vekte dette svært tungt. ZERO er skeptisk til dette. På grunn av store usikkerheter mener ZERO punktet bør vektas lavt.

Punktet bør heller endres til at selskapene skal levere en plan for hvordan de skal drive kostnadene ned, og dokumentere kostnadsreduksjoner i tidligere prosjekter. Reell evne til å drive kostnadene ned bør vektas tyngre enn lovnader om å få ned prisene frem i tid.

Kategori 3

ZERO mener hele denne kategorien er for snever rundt kostnadsreduksjoner. I og med at flytende havvind er lengre bak i utviklingen, trengs også mer utvikling og innovasjon rundt å skape gode naturløsninger og gode sirkulære løsninger med lave utslipp for flytende havvind. Hvordan sikrer man for eksempel at flyteren skal kunne gjenbrukes/gjenvinnes? Dette bør tillegges vekt i dette punktet. For klima vil de største spesifikke utviklingen for flytende havvind være knyttet til utvikling og bruk av løsninger for grønn skipsfart, beskrevet som forslag til nytt kriterium 3C.

Kriterium 3A

Som for kriterium 2 A er ZERO skeptisk til å tillegge LCOE-kostnader frem i tid stor vekt. Det vil også være betydelig sammenheng mellom resultater på LCOE i 2A og 3A. ZERO ser ikke helt gevinsten i å vektlegge en enda mer spekulativ pris, enda lengre frem i tid. Vi tror heller ikke dette kriteriet vil skille søkerne ytterligere, det vil bare vektlegge fremtidige, ikke-bindende spekulative LCOE-kostnader frem i tid enda mer som en del av arealtildelingen.

Nytt kriterium 3C

Tildelingskriteriet for Bidrag til innovasjon og teknologiutvikling, bør få et nytt underpunkt: 3C Utvikling og bruk av løsninger for grønn skipsfart.

Under dette nye punktet bør søker bli vurdert på hvordan prosjektet vil bidra til å utvikle og ta i bruk grønne løsninger for skipsfart knyttet til alle ledd i prosjektet, herunder etablering, drift og vedlikehold av havvindparken. Bruk av drivstoff og energiformer med lave eller ingen utslipp av klimagasser, slik som batterielektrisk fremdrift, hydrogen og ammoniakk bør vektlegges. Både løsninger knyttet til bruk om bord på skipene, samt løsninger for lading/bunkring bør inkluderes. Norske aktørers rolle bør vektlegges.

Kriterium 4A finansiell styrke

Kriteriet bør vurderes som bestått/ikke bestått. Så lenge minimumskravene er oppnådd er ikke dette et kriterium som avgjøre om det blir et godt prosjekt eller ikke.

Kriterium 4B Finansieringsplan for prosjektet

Kriteriet bør vurderes som bestått/ikke bestått. ZERO er sterkt kritisk til at departementet ønsker å vektlegge økt egenkapital positivt. Dette vil sterkt favorisere havvindaktører som også driver med olje og gass, og medfører en urettferdig konkurranse. Dette har blitt ytterligere forsterket med økt skatt på fornybar produksjon, mens olje og gassektoren har unngått windfall taxes med de svært høye prisene, med den slette faglige begrunnelsen at pengene fra olje og gassektoren ikke går inn på statsbudsjettet. ZERO minner også om at det er ønskelig for departementet med lavest mulig cdf-priser, som gjør at de ulike utviklerne bør kunne finne en optimal finansieringsløsning som sikrer billigste prosjekt og lavest mulig Cfd.

Kriterium 4E

Et krav om erfaring fra oppføring av en fullstendig idriftsatt storskala havvindpark med kapasitet på 300 MW, kan mulig ekskludere flere sentrale aktører med relevant erfaring fra konkurransen og utvikling av flytende havvind. Disse kriteriene kan bidra til sementering av havvindsmarkedet, og motvirke regjeringens målsetting om at satsingen på havvind skal bidra til industriutvikling. ZERO mener kriteriet bør åpnes opp for deltakelse av en rekke erfarne selskaper med god kjennskap til norske forhold. For eksempel kan annen relevant erfaring være kraftproduksjon og operasjoner på norsk sokkel (med investeringsramme på minst 10 mrd kr), herunder prosjekter som demonstrerer erfaring med prosjektplanlegging, konsesjonsprosesser, design, anskaffelse og oppføring.

kategori 5

For Utsira Nord er det foreslått 5 ulike grupper av tildelingskriterier. For å følge opp Stortingets vedtak om "vesentlig bedre natur- og miljøregnskap enn tidligere energiprosjekter" bør Klima og miljø-kategorien vektas 30 %. Bærekraft bør også ha høy vektning for å sikre gode prosesser med lavt konfliktnivå for videre utbygging av havvind i Norge, samt for oppfølging av Stortingsvedtak 737.

Kriterium 5A klimafotavtrykk

I kriteriesettet etterspørres det CO₂-utslipp per installert kW, mens det i de oppsummerende spørsmålene etterspørres CO₂-utslipp per kWh. Slik ZERO ser det kan det være hensiktsmessig å vurdere begge. Det mest relevante slik ZERO ser det, er likevel per kWh, fordi det bør være et mål å få mest mulig kraft igjen for ressursbruken til vindparken og også mest formålstjenlig for å inkludere og redusere utslippene fra driftsfasen.

Siden det ikke er tatt fulle teknologivalg er det vanskelig å beregne utslippene og gjøre de forpliktende under utbygging om man vinner frem i konkurransen. ZERO mener derfor vektingen av kriteriet på UN bør enders. Beregning av klimafotavtrykk må gjennomføres og gjøres bestått/ ikke bestått. Det er heller planen om hvordan man planlegger å gjennomføre utslippsreduksjoner i sin helhet som skal scores 0-4. De beregnede utslippene per kWh og kW bør heller tillegges vekt i vårt forslag til kvalitativ konkurranse om støtte.

Klimafotavtrykk bør estimeres i henhold til ISO 14067: 2018 Greenhouse gases – Carbon footprint of products. Dette vil være i tråd med metodikken for dokumentasjon av klimafotavtrykk i EU-taksonomien, og er et anerkjent metodedokument.

Som et konkurransegrunnlag er det avgjørende med samme metode, systemgrenser og database for alle aktører. ZERO ser det som hensiktsmessig at det på sikt utformes en norsk standard for beregning av klimagassutslipp for havvind, på linje med klimagassberegning av bygg, NS3720. Dette vil gjøre fremtidige konkurranser betydelig enklere. Slike standarder kan på sikt også bli felles europeiske.

ZERO mener for øvrige at beregningsmetodikken som legges til grunn bør ivareta utslipp for hele livssyklusen til vindkraftverket unntatt dekommisjonering. Selve dekommisjoneringen vil foregå langt frem i tid, og det er beheftet med svært stor usikkerhet om hva aktørene vil legge til grunn for utslippstall for dekommisjonering. Det vil også være grunn til å tro at aktørene vil velge ulike estimater langt frem i tid uten at det skal være grunnlag for det. Vi har all grunn til å tro at det vil være tilgjengelig nullutslippsløsninger, og at dette også vil være det økonomiske fordelaktige i en verden som møter klimautfordringen. Dette forslaget vil i LCA perspektiv tilsvare utslippene i fase A1-A3, og at A4 utelates. Dette er også i tråd med metodikken det offentlige i stor grad benytter som bestiller for innkjøp for bygg og anleggsprosjekter.

ZERO vil i tillegg bemerke at det bør benyttes direkteoksiderte tall for fase A1-A3, dvs at karbonutslipp fra direkteoksidering (forbrenning) av karbonprodukter vil inkluderes i regnskapet, slik som for eksempel utslipp fra alle plastprodukter rundt kabler osv. Slik vil man kunne telle inn mye av materialutslippene som oppstår ved avhending, men unngå å telle utslipp fra mye mer usikre kilder i A4.

Om A4 avhending inkluderes er det vesentlig at ikke materialer etter dekommisjonering inkluderes, da dette er forbundet med meget stor usikkerhet og dekkes av kriteriet om resirkulering og gjenbruk.

Systemgrensen bør derfor omfatte hele vindkraftverket med alle komponenter som trengs for å produsere og overføre elektrisitet. Dette inkluderer typisk WTG (Wind Turbine Generator), FOU (Foundation), array-kabler, offshore substasjon, eksportkabler og substasjon på land og fullstendig logistikkoppsett for installasjon og drift. Maritime operasjoner både knyttet til forundersøkelser, installasjon, drift og vedlikehold, bør også inngå. Kriteriet bør spesifisere at utslippene fra skipsfarten knyttet til etablering, drift og vedlikehold av havvindparken skal inkluderes.

Ideelt sett burde også karbonutslipp fra oppmudring av sjøbunn være en del av LCA-beregningen. ZERO er derimot tvilende til at det finnes gode kilder og tall på dette, slik at det i for konkurransen på Utsira Nord ikke vil være hensiktsmessig å inkludere det i beregningen. Det bør likevel utgjøre et kriterium for mølle- og kabelplassering i konsesjonsprosessen og i planen for prosjektene vi foreslår i dette kriteriet.

ZERO mener derfor at følgende livssyklusstadier inkluderes: arealundersøkelser, materialutvinning, produksjon, transport, installasjon, drift og vedlikehold. Herunder vil man også definere en felles systemgrense. Metoden kan bygge på ISO 14067: 2018 Greenhouse gases – Carbon footprint of products. Input-databasen som brukes for beregningen må spesifiseres i resultatrapporten, inkludert hvilken versjon som er brukt. ZERO anbefaler databasen Ecoinvent, som er transparent på prosessene som inkluderes for å beregne CO₂-utslipp.

ZERO mener også at utslippene fra skipstrafikk bør ha separat klimagassregnskap for å sikre tilstrekkelig etterspørsel etter lav- og nullutslippsløsninger fra både operasjonsspesifikke fartøy og generell skipsfart knyttet til havvindsektoren.

Ordning for å følge opp klimaforpliktelser og krav til nullutslippsløsninger der mulig

ZERO er også opptatt av at konkurransen i prekvalifiseringen må være bindende, og at det må følge konkret oppfølging og reaksjoner om lovnadene i følges opp. For klimakategorien kan en mulig løsning være et bonus malus system som bakes inn i en statlig støtteordning eller auksjon. Ved å inkludere klimafotavtrykk beregningene som et kvalitativt kriterium for støttetildeling kan substansielle avvik knyttes til økt tildeling eller avkortning av støtteutbetalinger (spesielt egnet for CfD ordning). Et mindre omfattende system kan være

bøter på f.eks. 5000 kr/tonn CO₂ for CO₂-utslipp større enn budsjettet i prekvalifisering/tildelingssøknad. 5000 kr/ tonn CO₂ er i tråd med nivået for på 500 EUR for ikke følge innblandingskravet for biodrivstoff i EU.

Vi foreslår i tillegg et absolutt krav til lav- eller nullutslipp drift av maritime fartøy knyttet til planlagt drift og vedlikehold som SOV (service and operation vessel) og eventuelt andre typer supplyskip. Dette vil være et bestått/ikke bestått krav der man må vise til intensjonsavtaler med rederier.

Disse tilleggene kan beskrives i 5A eller komme som et eget punkt der departementet ser det hensiktsmessig.

Kriterium 5B sameksistens

ZERO støtter at sameksistens skal være et av kriteriene. Natur, biodiversitet, og økosystemer omtales ikke en gang under dette kriteriet. Det er mulig å tolke at det siktes til dette er under dette kriteriet der det står at "Søker må ha en plan for arbeidet med sambruk og sameksistens med fiskerinæring, miljø og sjøtrafikk for å oppfylle minimumskravet." ZERO mener Natur, økosystemer og biodiversitet bør skilles ut som eget punkt i konkurransen, kriterie 3 E. ZERO vil igjen minne om at dette vil være helt sentralt for oppfyllelse av Stortingsvedtak 737.

Kriterium 5 C resirkulering

ZERO mener kriteriet bør bli endret til bestått ikke bestått for en plan med dagens utforming til kriterium. Siden prosjektet enda ikke er modnet og man ikke fullt ut kjenner teknologivalg man skal ta for flytende havvind, er dette en enda vanskeligere å bedømme for UN enn SNII.

Planen bør fokusere på hvordan man utbygger tenker å designe elementer for gjenbruk og planlegger å benytte gjenbrukt materiale i prosjektet.

ZERO mener det også er fare for at aktørene benytter optimistiske og urealistiske antakelser som hva som er mulig for noe som skal skje 40 år frem i tid. Dette bør tillegges liten vekt. Dette er mer relevant som et punkt i en priskonkurranse med kvalitative elementer.

Kriterium 5 D Arealeffektivitet

ZERO er skeptisk til arealeffektivitet som kriterium. Det vil med høy sannsynlighet kunne gå på bekostning av naturverdier fordi aktørene har mindre muligheter for å endre mølleplasseringen om de settes for tett. Aktørene i dag ikke har kjennskap til økosystemer og naturverdier i området fordi dette ikke er kartlagt, og det kan derfor ikke hensyntas når aktørene leverer sine prekvalifiseringssøknader. ZERO mener klimagassutslipp, grønn skipsfart og natur/biodiversitet må prioriteres opp til fordel for arealtetthet i konkurransen.

ZERO mener det er mer hensiktsmessig om myndighetene stiller krav til tetthet. Aktørene vil pga vakeffekter bruke så stort areal som mulig, og myndigheten bør heller stille krav slik man gjør for konsesjonsbehandlingen for vindkraft på land.

Å stille møllene på en lang linje vil utgjøre et mindre areal enn at de plasseres kvadratisk. Dette kan mulig endres om man definerer en enhetscelle for hver mølle, slik at arealet (xy) for en mølle defineres til å være halve (x/2) i a og y retning, slik at hver mølle får et areal på x2. Da opptar man likt areal om man setter møllene kvadratisk eller rektangulært.

For best mulig utnyttelse av hele UN bør heller fase 1 snevres inn til maksimal tetthet satt av myndighetene og heller reguleres om hvis det oppdages store naturverdier som bør hensyntas. Dette muliggjør at UN kan åpnes for mer havvind enn 3 x 500 MW.

Forslag om nytt kriterium, 3 E natur, biodiversitet og økosystemer

For å sikre at det vil legges vekt på å ivareta natur, biodiversitet og økosystemer best mulig i utbyggingen må det defineres at utbygger skal vise en plan for hvordan de skal unngå plassering i;

- Konsentrerte gyteområder og gytevandringsruter, samt sårbare oppvekstområder, for økonomisk eller økologisk viktige eller sensitive fiskebestander
- Trekkruiter for trekkfugler og viktige leveområder for sjøfugl, der det kan få negativ effekt på arter eller bestander
- Migrasjonsruter for marine pattedyr
- Viktige leveområder for truede arter på bunn og i vannmassene
- Områder som er definert som særlig verdifulle og sårbare områder (SVO) i forvaltningsplanene for norske havområder før disse er utredet med tanke på marint vern etter naturmangfoldloven eller havmiljøloven
- Områder med høyt naturlig karbonopptak og karbonlagring

Videre må planen vise hvordan utbygger skal en plan for hvordan skal finne og tillemppe beste praksis for avbøtende naturtiltak.

Kriteriet bør også vektas basert på referanseprosjekter der søker må vise hvordan natur, biodiversitet og økosystemer blitt ivaretatt i tidligere havvindprosjekter. Dette kan også vurderes tatt inn under kriterium 4E erfaring fra tidligere prosjekter. ZERO ser det som formålstjenlig at kriteriet scores fra 0-4.

Kategori 6 positive lokale ringvirkninger

For kriteriet om positive lokale ringvirkninger, må det spesifiseres at utvikling av norske rederier, maritime utstysprodusenter, verft og tjenesteleverandører skal inkluderes i utvikling av leverandørindustrien.

Det må sikres at prosjektet vil bidra til å utvikle og ta i bruk grønne løsninger for skipsfart knyttet til alle ledd i prosjektet, herunder etablering, drift og vedlikehold av havvindparken. Bruk av drivstoff og energiformer med lave eller ingen utslipp av klimagasser, slik som batterielektrisk fremdrift, hydrogen og ammoniakk bør vektlegges. Både løsninger knyttet til bruk om bord på skipene, samt løsninger for lading/bunkring bør inkluderes. Norske aktørers rolle bør vektlegges. Kriteriet bør etterspørres med en plan som scores 0-4.

Sindre Stub - fagansvarlig fornybar energi
Liv-Elisif Kalland - fagansvarlig maritim og hydrogen
Stig Schjølset - fagsjef
ZERO