



Høringsinnspill fra Norges Rederiforbund om ny styringsavtale med Enova 2025 - 2028

Viser til innspillsmøte om ny styringsavtale med Enova og invitasjon til å sende inn skriftlig innspill. Norges Rederiforbund takker for muligheten til å komme med innspill.

Enova bør jobbe for reduksjon av klimagassutslipp mot 2030 også i kvotepliktig sektor

Enova og Klima- og energifondets formål er i dag å bidra til å nå Norges klimaforpliktelser og bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet. Norges Rederiforbund er positive til at dette formålet beholdes også i den nye styringsavtalen for perioden 2025- 2028.

Norske myndigheter har satt et mål om å redusere klimagassutslippene fra innenriks sjøfart med 50 prosent innen 2030. Dette målet ble fastsatt som en del av Norges overordnede forpliktelser for å redusere klimagassutslippene i tråd med Parisavtalen. Men årets Barometerapport for innenriks skipsfart og fiske i 2023 (DNV 2024), viser at det i 2023 er et fortsatt svært lavt omstillingstrykk og at det er behov for kraftige grep raskt dersom 2030-målet skal nås.

Ett av Enovas delmål er å bidra til å redusere ikke-kvotepliktige klimagassutslipp mot 2030. Fra og med 1. januar 2024 gjelder EUs klimavotedirektiv (ETS) også maritim transport. I første omgang gjelder regelverket kun for skip over 5 000 bruttotonn, men offshore-fartøy vil bli inkludert fra 2027, og det vurderes også å utvide omfanget til fartøy mellom 400 og 5 000 bruttotonn. Store deler av innenriks skipsfart vil derfor ikke dekkes av Enovas delmål a. dersom det videreføres i ny styringsavtale.

Vi anser det som helt avgjørende for at Norge skal kunne nå sine mål at Enova stimulerer til et økt tempo i den grønne omstillingen i skipsfarten. Norges Rederiforbund mener derfor at Enovas delmål må revideres i den nye styringsavtalen til "a. reduserte nasjonale klimagassutslipp mot 2030".

Behov for at Enova tar en større rolle for å nå 2030-klimamålene.

For å nå de nasjonale klimamålene om å halvere utslipp innen 2030 skal maritim næring gjennom store endringer. Det iverksettes i dag allerede en rekke tiltak for å redusere utslipp og norske rederier er fremoverlent når det kommer til å ta i bruk klimavennlige løsninger om bord. Likevel er det mange barrierer frem mot å nå 2030-målet.

Det er stor grad av usikkerhet knyttet til fremtidens teknologi og drivstoff, og det mangler både infrastruktur og betalingsvilje i et umodent marked. Men det som er sikkert når det

kommer til å nå klimamålene er at energieffektivisering blir en helt sentral del av løsningen. Fremtidens drivstoff vil være mindre energitette, de vil koste mer, og de vil være mindre tilgjengelig enn tradisjonelle drivstoff. Da er det helt avgjørende av vi bruker tiden nå til å optimalisere og begrense behovet for fremtidens drivstoff. Den grønneste energien er den vi ikke forbrenner.

Støtte til skalering av teknologi er avgjørende for å få en raskere grønn omstilling av skipsfarten. Det er stor investeringsvilje i næringen, men manglende offentlig investeringsstøtte anses av norske rederier som en av de mest sentrale barrierene for investeringer i klima- og miljøteknologi.

Derfor mener Norges Rederiforbund at Enova bør ta en enda større rolle mot å nå 2030-klimamålene og tilby støtteordninger for energieffektivisering og utslippsreduksjoner. Tidligere støtteordninger har falt bort for tidlig, og markedsutrulling stopper opp. Enovas mandat tolkes i dag for snevert og vi trenger flere virkemidler for å øke satsningen på energieffektivitet i maritime fartøy.

Teknologinøytralitet

Når det gjelder alternative drivstoff, er det foreløpig ingen klar vinner i skipsfarten, og det vil variere fra segment til segment hva som er aktuelt å bruke. Derfor må alle drivstofftyper utvikles og distribueres parallelt.

Krav til utslippsreduksjon må sees i kontekst av hva som er tilgjengelig av nullutslippsdrivstoff. I en lenger overgangsfase bør det være mulig å gå benytte tradisjonelle drivstoff, hvor det fremgår en plan om hvordan skipet skal konverteres til klimanøytrale løsninger frem i tid. Med dagens tilgjengelighet er det utfordrende for et rederi å fatte investeringsbeslutning om å gå over til nullutslippsløsninger. Infrastruktur for nullutslippsløsninger vil ta tid å bygge ut på verdensbasis, og at det for mange vil være nødvendig å kunne kombinere nullutslippsløsninger med for eksempel MDO/MGD og LNG i en overgangsperiode på 10-20 år.

Målet om nullutslipp i Enovas støtteordninger bør være førende, og investeringsstøtte til nullutslippsteknologi bør være teknologinøytral. Støtteordninger bør enten utformes teknologinøytralt eller åpne opp for flere energibærere, for å inkludere flere prosjekter med mål om nullutslipp. I en overgangsfase bør det være mulig å kunne kombinere nullutslippsløsninger med tradisjonelle drivstoff, frem til alternative drivstoff blir tilgjengelig.

Ordningene bør være rettighetsbaserte

Støtteordningene bør være rettighetsbaserte, og ikke innrettes som en konkurranse. Konkurranseselementet utgjør en usikkerhet for næringen, som også vil kunne bidra til utsettelse av investeringsbeslutninger. Det samme gjelder usikkerheten rundt støttegrad. For å kunne gjøre nettopp dette er forutsigbarhet avgjørende. Tildeling bør derfor skje etter objektive kriterier. Dersom det er tydelig at en søknad ikke vil føre frem, er det ønskelig med raske og begrunnede tilbakemeldinger om dette.

Tidskrav ved prosjektstøtte og støttebeløp

Frist for gjennomføring/drift av prosjekt som mottar støtte må gjenspeile et normalt tidsforløp. For enkelte skipsfartssegmenter er det knappe frister fra investeringsbeslutning til prosjektet skal være gjennomført/satt i drift. Byggetiden fra inngått verfts kontrakt til levering kan ofte være lang. Dette, i tillegg til prosjektering, charterkontraktsforhandlinger og investeringsbeslutning hos toppledelse/styret i forkant, gjør at kravet ikke er gjennomførbart for mange aktører.

Grenser for totalt støttebehov bør settes i prosent, ikke i beløp. For eksempel i støtteprogrammet "Batteri i nullutslippsskip" foreslås det en grense for totalt støttebehov på 100 millioner kroner. Med dagens priser vil denne begrensningen utgjøre mellom 2,5 til 3,27 prosent av prisen på et offshore vindinstallasjonsskip, som for tiden har en pris på 2,5 til 3 milliarder kroner. Tilsvarende er dagens pris for et ankerhåndteringskip 1,5 til 1,8 milliarder kroner og et konstruksjonsskip 2 til 3 milliarder kroner, avhengig av størrelse og fleksibilitet. Videre tar ikke begrensningen tilstrekkelig innover seg merkostnaden ved investering og installering av nullutslippsenergibærer i kombinasjon med batteri. Derfor vil en begrensning i prosent i støtteordningene være mer forutsigbar og hensiktsmessig.

Vi takker for muligheten til å dele våre innspill, og står til rådighet ved eventuelle behov for avklaringer eller spørsmål.

Med hilsen
Norges Rederiforbund

Heidi Kaspara Kilemo
Rådgiver