

Innspill til regjeringens virkemiddelutredning for CCS 24/815

Fra CCS Haugalandet, CCUS Midt-Norge, Borg CO₂, CCS Eyde Klyngen og Grenland Industrial CCS (GICCS). Sammen representerer disse CCS-klyngene et utslippsvolum på over 5,5 millioner tonn CO₂, som tilsvarer over 11 % av de samlede nasjonale utslippene i 2022.

CCS kan utgjøre sentrale bidrag for å oppfylle Norges klimamål til 2030, om verdikjeden realiseres i tide. Flere prosjekter i klyngene har kommet langt, men er avhengige av rask avklaring av økonomiske rammebetingelser og risikoavlastning for etablering av hele verdikjeden, for at prosjektene skal kunne realiseres innen 2030. Det vil også alltid i klyngesamarbeid være ulike tidspunkt for investeringsbeslutninger mellom partene.

Felles for alle klyngene, er utfordringene knyttet til kostnadseffektive transport- og mellomagringsløsninger. Det er behov for en helhetlig politikk for CCS som både legger til rette for håndtering av store europeiske volumer og mindre norske, spredte volumer.

Gjennom Langskip-prosjektet har myndighetene tatt en viktig rolle i utviklingen og modningen av hele verdikjeden, men foreløpig har man en monopolsituasjon der kun Northern Lights tilbyr skipstransport og permanent lager. Det utgjør en risiko for at aktørene ikke får tilgang til transport og permanent lager innen 2030, og videre at man ikke oppnår kostnadseffektive tjenester grunnet mangel på konkurranse.

For tilbyderne av lagertjenester er det i dag krevende og lite attraktivt å ta imot volumer fra mindre norske aktører, sammenlignet med store internasjonale utslippsvolum. For mindre anlegg, typisk under 400 000 tonn, vil det være nødvendig med et samarbeid med andre utslippspunkt i samme geografiske region, såkalte klyngesamarbeid, for å kunne oppnå stordriftsfordeler for transport og lager – og således gjøre seg attraktive for lageraktørene. Små og mellomstore punktutslipp vil enkeltvis ha større infrastrukturkostnader per tonn CO₂ enn andre og større industriaktører/punktutslipp.

Norske volumer er i europeisk sammenheng både små og spredte, og det vil være avgjørende å få samlet størst mulig volumer i et fåtall oppsamlingspunkt rundt om i landet for å redusere kostnadene nok til at også disse utslippene lar seg håndtere med CCS. Alternativet er å gi lageraktørene andre insentiver for å tilby transport og lager av disse mindre volumene.

Et essensielt spørsmål i den forbindelse, er i hvor stor grad staten skal anse denne typen infrastruktur som infrastruktur av felles nasjonal interesse, tilsvarende infrastruktur for transport av strøm, gass og veinett. Videre hvilken konkret rolle staten skal ta i etableringen av

denne. Dette er infrastruktur som vil være i bruk i all overskuelig fremtid, og som i stor grad vil legge rammene for næringsutvikling i Norge i årene som kommer.

Det er per i dag kun tildelt én utnyttelseslisens (Northern Lights JV, Auroralisensen), og seks letelisenser. For sistnevnte har lisenshaver 10 år på å lete, og tildelt lisenshaver har fortrinnsrett ved tildeling av en utnyttelseslisens i samme området. Det betyr at man for disse letelisensene er avhengige av investeringsbeslutninger og tildelinger at utnyttelsestillatelser innen 2028, dersom man skal være i stand til å realisere lagre tilgjengelig for norsk industri innen 2030.

Klyngene er enige i vurderingen av at det er nødvendig med statlig støtte for å kunne realisere CCS-prosjekter inntil disse er lønnsomme. Vi støtter anbefalingene med statlig ansvar for infrastruktur knyttet til transport og lagring.

Klyngene vil videre fremme følgende innspill og anbefalinger til regjeringen:

- **Statlig koordiningsrolle.** Det er et klart behov for at staten tar en koordinerende rolle hva gjelder etablering av lokal transportinfrastruktur for å samle større volumer til oppsamlingspunkt for å muliggjøre helhetlige og kostnadseffektive transport- og lagerløsninger.
- **Risikoavlastning for infrastruktur.** Grunnet stor ulikhet i modenhet og kostnadsbilde hos norske utslippspunkt, vil det for en enkeltaktør være svært høy risiko knyttet til å investere i felles infrastruktur for transport og mellomlager. Her bør det etableres tiltak for risikoavlastning med relevante og konkrete tiltak for å sikre forutsigbarhet for både lagrings- og utslippsaktørene.
- **Fortgang i realisering av lagerprosjekter.** Regjeringen bør vurdere ulike insentiver for å sørge for realisering av flere lagerprosjekter for norske utslippspunkt frem mot 2030. Det kan eksempelvis gjøres gjennom å revidere lisensordningen og innføre insentiver om fortgang og økt konkurranse, slik at det er de reelt mest kostnadseffektive prosjektene som realiseres.
- **Generelle anbefalinger for regjeringens utarbeidelse av virkemidler.** Virkemidlene må gi forutsigbarhet, og det snarest. Tydelige signaler bør komme i løpet av 2024, og detaljer bør avklares i 2025 (inkludert med ESA). Virkemidlene bør være kostnadseffektive, men inkludere den samfunnsøkonomiske konsekvensen av å ikke realisere CCS. På sikt bør rammeverket være markedsbasert, men statlige bidrag bør være betydelig i en overgang for å dekke markedsviktene i tidlig fase. Dette vil bidra til realisering av verdikjedene i tråd med nasjonale- og internasjonale klimamål.