

## Høringsnotat fra Energigass Norge (EGN) til ny styringsavtale for Enova

Energigass Norge er bransjeforening for virksomheter innen produksjon, distribusjon og bruk av energigasser. Foreningens formål er økt verdiskaping og bærekraftig energibruk gjennom sikker, miljøbevisst og effektiv anvendelse av gass.

Enova er et viktig verktøy for omstillingen av energibruken i Norge. I dagens avtale fokuseres det på tiltak om å redusere klimagassutslippene i ikke-kvotepliktig sektor fram mot 2030 og innovasjon som bidrar til utslippsreduksjoner frem mot lavutslippssamfunnet i 2050. Dette er formulert som delmål under Enovas formål som er å bidra til å nå Norges klimaforpliktelser og bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet.

### EGN foreslår nytt delmål

Gjennom arbeidet i Energigass Norge ser vi at det er behov for en mer offensiv innsats for å omstille energibruken slik at vi både når klimamålene og blir et lavutslippssamfunn i 2050. Energigass Norge foreslår derfor at det føyes til et nytt delmål for kommende avtaleperiode:

#### c. utrulling av energiteknologier

Grunnen er at omstillingen til nye og mer klima- og miljøvennlige energiformer går for sakte og er svært kostbar, og at det er behov for investeringsmidler som ikke bare sikrer bygging av innovative pilotanlegg, men også sikrer at de nye teknologiene tas i bruk i stor skala. Dette peker også Miljødirektoratet på i sin nylig utgitte analyse av aktuelle klimatiltak fram mot 2035.

Innen Energigass Norge sitt arbeid er det flere energiløsninger som er aktuelle, men vi vil her særlig peke på biogass og skipsfart.

### Biogass

Når det gjelder biogass har Enova tidligere hatt støtteordninger for bygging av fyllestasjoner til tyngre kjøretøy, og til innkjøp av kjøretøy. Begge programmene er avviklet og en har nå en ordning med investeringsstøtte til produksjonsanlegg for biogass. Programmet er et viktig virkemiddel for å stimulere til økt biogassproduksjon, og siden 2018 har det blitt gitt over 400 millioner til etableringen av 12 nye anlegg. Sammen med andre produksjonsanlegg som er etablert, har dette gitt en årlig produksjon på 700 GWh. Men det har likevel ikke vært vekst i produksjonen i løpet av de seks siste årene.

Samtidig er det identifisert et grunnlag for produksjon av seks TWh biogass basert på dagens råstoff. Og hvis en inkluderer fiskeslam og annet tilgjengelig råstoff kan dette grunnlaget øke til nærmere 20 TWh. Det foreligger også planer om bygging av rundt 30 nye produksjonsanlegg som med dagens ordning ikke blir realisert.

I dag er investeringsordningen slik at en får midler gjennom en konkurranse basert 50/50 på prosjektets innovasjonsgrad og energiresultat per støttekrone, der anleggene med best resultat «vinner». I de siste tildelingsrundene har dette gitt en investeringsstøtte på cirka ti prosent av den totale investeringen. Mangel på langvarige rammebetingelser og usikkerhet i markedet, gjør at dette nivået på støttebeløpet ikke er nok til å oppveie for den risikoen utbyggerne av biogassanleggene

løper. Signalene fra bransjen er også at et generelt krav om innovasjon øker risikoen unødvendig. For å få høyest mulig energiutbytte, må en ha mest mulig stabil drift. Innovasjon gir fare for det motsatte.

Biogass har et bredt bruksområde, både innen landtransport, industri og skipsfart, og etterspørselen er stor. Biogass vil på sikt erstatte dagens gassbruk i industrien, og sikre nok energi til de mange industribedriftene som ikke har tilgang på nok strøm på grunn av svakt og overbelastet linjenett. Dette er en situasjon som kommer til å vare i mange år, og det er derfor svært viktig at produksjonen av biogass øker.

Biogass har høy klimanytte og er svært bærekraftig siden det produseres av husdyrgjødsel og organiske avfallsstoffer som matavfall, avløps slam, fiskeslam og ensilasje. Det vil være et varig behov for å håndtere denne typen avfall, og biogass er den beste metoden. Produksjonsanleggene gir ikke bare biogass som produkt, men også biogjødsel, fornybar CO<sub>2</sub> og råstoff for videre produksjon og utskilling av næringsstoffer som fosfor, nitrogen og kalium.

## Skipsfart

Det er registrert 1500 skip i det norske skipsregistret, der 500 er større enn 5000 bruttotonn. Mange skip har en høy alder, og det er behov for stor utskifting særlig innen nærskipsflåten.

Det er tre måter å få ned energibruken og dermed utslippene av klimagasser fra skipsfarten

- Tekniske endringer på skipet (alt fra design til propell og maling)
- Driftsmønsteret (for eksempel lavere fart)
- Skifte av drivstoff

Tekniske endringer og et annet driftsmønster kan halvere energibruken, og det er derfor svært viktig å få skiftet ut den gamle flåten med nye skip. Men kystflåten har ikke finansielle muskler til å gjøre dette skiftet selv, og særlig overgangen til hydrogen og ammoniakk krever store investeringer. Derfor regner ikke Miljødirektoratet med at det vil bli bygget mer enn 40 nye skip som er driftet med ammoniakk/hydrogen innen 2035. Det er ikke nok til å redusere utslippene av klimagasser i stort monn.

Vi ser nå at Enova har etablert nye programmer der en gir hele 80 prosent støtte til nye skip med ammoniakk/hydrogendrift, men investeringene er så høye at det ikke er rom for å støtte mange skip.

Energigass Norge foreslår derfor en annen løsning der en starter med lavutslipp gjennom bruk av LNG-teknologi og innfører nullutslipp stegvis samtidig som en får en større fornyelse av skipsflåten. Det vil totalt sett gi større reduksjoner av klimagassutslippene enn at noen få skip går over til ammoniakk/hydrogen, mens det ikke skjer noen fornyelse av resten av flåten. En slik ordning er ikke mulig innenfor dagens avtale, men vil bli mulig hvis Enova får en oppgave med også å rulle ut nye energiteknologier. Ved å etablere et nytt program for bygging av nye skip der en kan starte med LNG, fro deretter å gå over til biogass og/eller ammoniakk/hydrogen, og sette et gitt krav til reduksjon av utslippene fra starten av, vil en kunne nå langt.

LNG er metan som er gjort flytende gjennom nedkjøling til kokepunktet på minus 163 grader celsius. Ved overgang til væske øker tettheten og volumet minsker så mye at en kan få med seg nok energi til drift også av større skip. Det er i dag rundt 80 norske skip med LNG som drivstoff, mens en internasjonalt nærmer seg tusen skip. Teknologien er utprøvd og fungerer godt, og en stor andel av

de nye skipene som bygges internasjonalt, vil bli bygd med LNG som drivstoff, og med mulighet for å gå over til andre drivstoff senere.

Både naturgass og biogass består i hovedsak av metan, og en kan sømløst skifte mellom de to gassene. LNG-skip kan også bygges med såkalt dual-fuel motor og være ammonia-ready, som betyr at skipet har motorer som kan gå på både metan og ammoniakk, og er bygget for å ta i bruk ammoniakk som drivstoff når dette er tilgjengelig i større skala. Dette kan selvsagt kombineres med både batteri og seil. Ammoniakk er svært giftig, og for å hindre lekkasjer må en ta i bruk den samme teknologien som skal hindre utslipp av LNG. Derfor passer disse teknologiene svært godt sammen.

### **Sirkularitet og bærekraft**

Energigass Norge savner også vektlegging av sirkularitet, ressursutnyttelse og bærekraft i sine programmer. Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050, der en både har lave klimagassutslipp, bevarer naturmangfoldet og er sirkulære. Det er også stor samstemthet om at denne utviklingen må starte tidligst mulig. Vi foreslår derfor at det innføres et eget punkt om dette i den styringsavtalen for Enova.

Haugesund 30. april 2024

Tore Woll/s  
Daglig leder