



## Innspill til ny styringsavtale med Enova

### Fra Grønt Skipsfartsprogram

30.04.2024

Grønt Skipsfartsprogram er et offentlig-privat partnerskapsprogram med over 100 private bedrifter og organisasjoner samt 11 statlige observatører. GSP har en visjon om å etablere verdens mest effektive og miljøvennlige skipsfart.

GSP har iverksatt 53 piloter siden oppstarten, hvorav 18 er realisert, eller under realisering. I tillegg jobber vi med flere titalls nullutslippsskip i prosjekter under GSPs Servicekontor for grønn flåtefornyelse, og vi har bistått næringen med en rekke søknader til Enovas programmer rettet mot maritim næring.

Vi har således lang og omfattende førstehånds erfaring med omstillingen av skipsfarten, og også den viktige rollen offentlige virkemidler spiller i denne omstillingen. Vi ser de prosjektene som lykkes. Og vi ser de som stopper opp.

Enova er et svært viktig verktøy for realiseringen av null og lavutslippsskip. Når dette er sagt, ser vi at tilsagn om støtte fra Enova til null og lavutslippsskip, så langt i svært liten grad har ført til investeringsbeslutninger og bygging av skipene. Unntaket er for fartøy med batteridrift.

Samtidig ser vi at omstillingstakten er for lav, og det er derfor behov for kraftige grep raskt dersom det skal være mulig å nå regjeringens mål om å halvere klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030. Dette dokumenteres i DNVs Barometer for grønn omstilling i skipsfarten, utviklet på oppdrag fra KLD.

Å lykkes med omstillingen er også viktig i et næringsperspektiv. Norge og norske farvann er en viktig inkubator og et utviklingslaboratorium for grønne maritime produkter og tjenester som har et stort potensielt globalt marked. Blant annet har elektrifiseringen av fergesektoren gjort at over halvparten av verdensmarkedet for batteridrevne skip er i Norge.

Å skape disse tidligmarkedene, som ofte er avhengige av offentlig involvering og støtte, er et helt nødvendig steg på veien mot internasjonale og sterkt konkurranseutsatte markeder. Dette har vi fått til innen fergesektoren, men ikke innen øvrig kystfart.

Det er avgjørende at Enova sitt mandat er tilpasset situasjonen næringen er i, og likeledes avgjørende at Enova agerer effektivt innenfor sitt mandat for å utløse prosjekter raskt.

I dagens avtale med Enova heter det at

*Enovas aktivitet skal rettes mot **senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon**, med sikte på å oppnå varige markedsendringer slik at løsninger tilpasset lavutslippssamfunnet på sikt blir foretrukket uten støtte.*

I skipsfarten erfarer vi dessverre at det er et stort gap mellom *tidlig markedsintroduksjon* og en situasjon med *varig markedsendring*, som i dag ikke dekkes effektivt av virkemiddelapparatet (Figur 1).

Kjernen i problemet er at vi er avhengige av løsninger som koster mer både i **investering og drift**. CO2 prising er på vei, men det vil ta mange år før vi når prisparitet mot de fossile alternativene – tidligst i 2030. Uten dette får vi ikke varig markedsendring.

I den samme perioden mens vi venter på at denne pariteten skal kunne etableres er vi samtidig avhengig av et storskala opptak av løsninger som biogass, hydrogen, ammoniakk og metanol.

Etter vårt syn er det med dagens virkemidler et udekket behov – i gapet mellom tidlig markedsintroduksjon, og et modent marked. Gapet kan dekkes på to måter; enten utvide Enovas mandat til å gjelde også skalering av løsningene på en annen måte enn i dag. Eller etablere et nytt virkemiddel for omstilling og skalering.

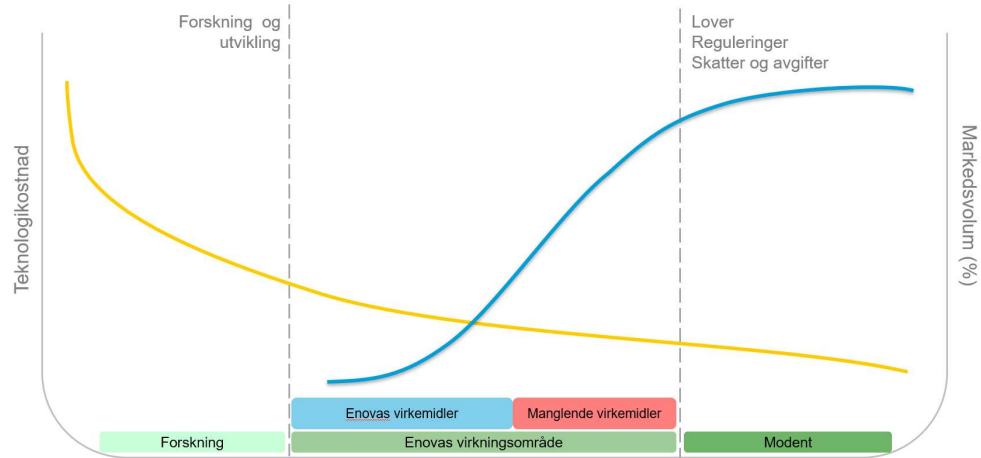
Vår anbefaling er at det etableres et omstillingsfond utenfor Enova, etter modell av NOx-fondet. I en slik modell blir næringen selv ansvarlig for å få til utslippsreduksjoner – og kan også innrette virkemiddelbruken for å oppnå størst mulig effekt på utslippene. Et slikt fond vil kunne fokusere virkemiddelbruken på skalering og utrulling, mindre på innovasjon og nyvinning. Det er også dette næringen har foreslått ovenfor regjeringen i sitt innspill til Klimapartnerskapsavtale.

For at vi skal nå våre utslippsmål og næringsmessige mål om grønn verdiskapning, sysselsetning og eksport må vi gå svært raskt fra «de første» skipene, til «de første hundre» skipene – og videre derfra. **Vi mener Enova er effektive for «de første», men at et nytt omstillingsfond forankret i næringen best tar oss til «de første hundre».**

For å redusere utslipp raskt, må virkemiddelbruken i større grad vektlegge skalering og industrialisering, og i noe mindre grad vektlegge innovasjon og nyvinning. Fokus på kostnadseffektivitet må underordnes krav om å få på plass positive investeringsbeslutninger. Vi må gjøre mye, raskt og i parallell.

Teknologiutvikling

Markedsutvikling



Figur 1. Innen null- og lavutslippløsninger for skipsfarten er det et stort gap mellom *tidlig markedsintroduksjon* og en situasjon med *varig markedsendring*, som i dag ikke dekkes effektivt av virkemiddelapparatet