

Fra

Offshore Norge

Til:

KLD

Kopi Til:

Click or tap here to enter text.

Vår dato 16.08.2024

Innspill til regjeringens arbeid med lav- og nullutslippskrav for offshore fartøy

1. Innledning

Operatørselskapene på norsk sokkel og rederiene har i mange år arbeidet for å redusere klimagassutslippene fra offshore maritime aktiviteter. Betydelige utslippsreduksjoner er allerede oppnådd gjennom operasjonelle tiltak, energieffektivisering, bruk av landstrøm og batterier samt forskning og pilotprosjekter knyttet til ulike lav- og nullutslippsløsninger. Vi henviser også til kapittel 4 i [KonKrafts statusrapport for 2024](#) hvor det er gitt en detaljert beskrivelse av pågående arbeid med å kutte utslipp innen offshore maritim virksomhet, og der vi måler progresjon mot klimamålene som næringen etablerte i 2020.

Offshore Norge anerkjenner utfordringene knyttet til målsetninger om lav- og nullutslippskrav og manglende fremdrift i arbeidet. Vi mener det er viktig med en felles situasjonsforståelse i beskrivelsen av utfordringene. Et forbedret regelverk supplert med treffsikre virkemidler for infrastrukturutvikling og innovasjon er helt avgjørende i den videre fremdriften. Enovas mandat og virkemiddelapparatet for øvrig bør endres slik at de spiller på lag med, og støtter opp om, offshore-næringens arbeid med å utvikle nullutslippsløsninger som brukes i offshore maritim sektor på norsk sokkel.

Energi- og klimaomstillingen i skipsfarten må ikke skje på bekostning av sikkerhet og arbeidsmiljø for de ansatte. Blant annet representerer flere av nullutslippsdrivstoffene sikkerhets-, arbeidsmiljø-, driftsmessige og logistiske utfordringer der gode løsninger må etableres i parallell med omstillingen.

Under følger Offshore Norges innspill til myndighetenes arbeid med å utforme krav til lav- og nullutslipp på offshore skip.

2. Offshore Norges innspill til utforming av lav- og nullutslippskrav

Det er avgjørende at myndighetene utformer effektive og treffsikre virkemidler, og en rekke hensyn må tas og fallgruver unngås i etableringen av krav til lav- og nullutslippsløsninger. Dersom myndighetene ønsker å videreutvikle og konkretisere forslagene under, er det viktig å ta hensyn til momentene som er beskrevet nærmere i kapittel tre.

Forslagene må også konkretiseres nærmere blant annet med hensyn til lov- og forskriftsanvendelse og hjemling. Det er viktig med god samhandling mellom næringen og myndighetene i forbindelse med prosessen, og Offshore Norge ønsker å bidra i dette arbeidet.

2.1 Kravene bør i hovedsak begrenses til forsyningsfartøy i første omgang

Offshore Norge mener at lav- og nullutslippskrav i første omgang bør avgrenses til å gjelde forsyningsfartøy (PSVer). Samtidig peker vi også på enkelte lavutslippskrav som kan vurderes anvendt på andre fartøysegmenter.

En utvidelse av nullutslippskrav til andre offshore fartøysegmenter bør introduseres på sikt. Det er viktig å være oppmerksom på at det i noen tilfeller kan være mer samfunnsøkonomisk lønnsomt å introdusere nullutslippsteknologier på enkelte andre fartøy enn forsyningsfartøy.

Det er flere grunner til at Offshore Norge mener at kravene i første rekke bør gjelde forsyningsfartøy:

- Forsyningsfartøyene utgjør en relativt stor flåte, noe som muliggjør redusert risiko gjennom en trinnvis innfasing. Ved en vellykket teknologimplementering vil en kunne skalere løsninger bredt over den største delen av flåten.
- Forsyningsfartøyene står for en betydelig del av utslippene fra offshore maritim virksomhet, og alle operatørselskapene benytter seg av forsyningsfartøy.
- Flåten av forsyningsfartøy er i all hovedsak operert av norske rederier og er i stor grad på lange kontrakter med operatørselskapene.
- Forsyningsfartøy er regelmessig i havn og som oftest i samme havn over tid.
- Forsyningsfartøy har relativt sammenlignbare spesifikasjoner og kan dermed erstatte hverandre i operasjon.

Som en del av konkretiseringen av regelverket er det viktig å lage en presis definisjon av hvilke forsyningsfartøy som bør omfattes av kravene. I den forbindelse er det viktig å ta høyde for at:

- Kravene må utformes på en måte som ikke fører til uønskede vridninger i bruken av fartøy basert på nasjonalitet.
- Det vil være krevende dersom kravene også skal gjelde fartøy som er i norsk farvann uten å være på kontrakt med norske operatører.
- Dersom utslippskravene også gjøres gjeldende for spot-markedet og korttidskontrakter, er det stor fare for at disse fartøyene forsvinner ut av norsk sektor. Det vil fjerne en ønsket fleksibilitet i markedet. Et bortfall av denne fleksibiliteten vil føre til at aktørene i større grad må sikre kapasiteter til å dekke toppen i aktivitet gjennom mer langsiktige ressurser (større permanent flåte), noe som vil gi en økning i utslipp. Se også beskrivelse i kapittel 3.6.

2.2 Forslag til lav- og nullutslippskrav for forsyningsfartøy

Det er Offshore Norges forståelse at et av formålene med innføringen av nullutslippskrav er å få fortgang i utviklingen og utrulling av nullutslippsteknologier i maritim sektor. Samtidig er det ønskelig å unngå krav som fører til uforholdsmessig høye kostnader for enkeltaktører eller samfunnet ellers.

Gitt en slik målsetning mener Offshore Norge det er hensiktsmessig å kombinere et krav som fordrer bruk av nullutslippsteknologi på nye forsyningsfartøy (I) med et krav om gradvis fallende utslippsintensitet for den samlede eksisterende flåten av forsyningsfartøy (II).

For nye fartøy forslår Offshore Norge følgende krav:

(I) Nye forsyningsfartøy som settes i drift etter 1.1.2029 skal være utstyrt med nullutslippsteknologi slik at utslippene reduseres med 60-80 % sammenlignet med om fartøyet gikk på fossilt drivstoff.

Kravformuleringen er teknologinøytral og ment å sikre at nye fartøy bygges med nullutslippsteknologier og at disse tas i bruk på norsk sokkel, samtidig som det ikke utelukker at fartøyene fortsatt kan ha noe restutslipp av klimagasser, for eksempel knyttet til sekundære motorer eller ved tekniske utfordringer ved ny teknologi e.l. Et slikt krav gir utvikling og utrulling av nullutslippsløsninger, samtidig som det begrenser merkostnaden betraktelig i forhold til et krav om 100 % utslippsreduksjon.

Videre konkretisering av dette forslaget vil blant annet kreve en fastsettelse av:

- Hvilke forsyningsfartøy som omfattes av kravet.
- Metoden for beregning av utslippsreduksjon sammenlignet mot bruk av fossilt drivstoff.
- Mer presis fastsettelse av krav til utslippsreduksjon målt mot baseline.

Når det gjelder eksisterende forsyningsfartøy, hvorav en stor andel er i andre halvdel av forventet levetid, vil det være betydelige kostnader og begrenset effekt å stille spesifikke krav om ombygging til nullutslippsteknologi. For eksisterende fartøy bør det heller tilrettelegges for, og incentiveres til, at kostnadseffektive operasjonelle og tekniske utslippsreducerende tiltak gjennomføres. Offshore Norge forslår derfor:

(II) Krav til gradvis fallende utslippsintensitet på porteføljen av eksisterende forsyningsfartøy på norsk sokkel.

Et overordnet krav om fallende utslippsintensitet gjør det mulig for aktørene på norsk sokkel å velge de tiltakene som er mest effektive i hvert enkelt tilfelle og som gir innfasing av nullutslippsløsninger på fartøy der det er mest kostnadseffektivt heller enn å sette mer spesifikke krav som vil kunne være ineffektive for enkelte aktører eller fartøy.

Krav til fallende utslippsintensitet over tid bør utformes på en måte som ikke gir utsettelse av bestilling og bruk av nye fartøy, som følge av det foreslåtte kravet om nullutslipp beskrevet over.

Næringen ser at det er et betydelig behov for videre konkretisering. Det vil blant annet kreve fastsettelse av:

- Hvilke fartøy som skal innregnes i porteføljen av forsyningsfartøy på norsk sokkel.
- Hvordan utslippsintensitet skal defineres. Mer effektiv logistikk bør også inngå i definisjonen av utslippsintensitet.
- Hvor store kutt i utslippsintensitet som skal oppnås over tid.
- Fordeling av ansvar og forpliktelser mellom myndigheter, rettighetshavere og rederier.

Næringen bidrar svært gjerne i et videre arbeid med å konkretisere dette kravet videre.

2.3 Forslag til lavutslippskrav som kan være aktuelle for alle offshore-fartøy

Kravet om fallende utslippsintensitet over tid (2.2, II) vil, i tillegg til å kunne stimulere til kostnadseffektivt opptak av nullutslippsløsninger, også sikre videre at effektive lavutslippsløsninger tas i bruk på tvers av flåten av forsyningskip.

Offshore Norge foreslår også noen mer spesifikke krav til lavutslippsløsninger som kan være aktuelle for alle offshore-fartøy. Det er behov for videre konkretisering og konsekvensvurdering av forslagene:

- *Fra 1.1.2026 skal offshorefartøy med installert landstrømsanlegg benytte landstrøm minst 90 % av tiden i tilfeller der fartøyet har liggetid på minst 1 time, og det er tilgjengelighet på landstrøm i havneanlegget.*
- *Fra 1.1.2026 skal offshorefartøy gjennomføre rutinemessig vask av skrog og propeller samt benytte miljøvennlig bunnstoff som bidrar til økt energieffektivitet.*
- *Krav til system og ressurssetting for identifisering av energieffektivisering og lavutslippsløsninger i rederiene, herunder krav til utarbeidelse av teknisk-økonomisk analyse for tiltak oppført i SEEMP. Påseplikt for operatør og rettighetshaver.*
- *Krav til rettighetshavere og redere om årlig rapportering av utslipp, samt rapportering og logging av effekten av utslippskutt som følge av energieffektivisering, lavutslipps- og nullutslippstiltak.*

Det er viktig å etablere ordninger som tilrettelegger for at kostnader for utslippsreducerende tiltak på fartøy som opererer på kortere kontrakter kan fordeles på en hensiktsmessig måte mellom de ulike operatørene eller rettighetshaverne som benytter dem.

3. Viktige momenter i utformingen av lav- og nullutslippskrav

Utforming av målrettede og effektive krav er en kompleks oppgave som fordrer grundig utredning og analyse for å kunne fungere etter hensikten og unngå utilsiktede effekter. Det er begrenset tid til rådighet i arbeidet med utformingen samt å iverksette nødvendige tiltak. Det er derfor viktig å vurdere hvilke beslutninger som kan tas på nåværende stadium, og hvilke som bør tas etter mer grundige utredninger. Et tverrsektorielt samarbeid og et virkemiddelapparat som støtter opp om omstillingsarbeidet er en forutsetning for å sikre en effektiv implementering.

Videre i kapittelet peker vi på viktige momenter i utformingen av krav til lav- og nullutslippskrav som myndighetene må ta hensyn til.

3.1 Merkostnader knyttet til lav- og nullutslippskrav må fordeles hensiktsmessig

Lavutslipps- og nullutslippskrav innebærer at man iverksetter tiltak som gir et økt investeringsbehov og økte driftskostnader. Mange av tiltakene som kreves er ikke lønnsomme gitt dagens karbonpris og forventet utvikling. Det er viktig å finne en rimelig fordeling av disse merkostnadene mellom operatørselskapene, rederiene, havnene og myndighetene.

3.2 Sikkerhet og arbeidsmiljømessige forhold må ivaretas i omstillingen

Energi- og klimaomstillingen i skipsfarten må ikke skje på bekostning av sikkerhet og arbeidsmiljø for de ansatte. Flere av nullutslippsdrivstoffene innebærer sikkerhets-, arbeidsmiljø-, drifts- og logistikkutfordringer. Utfordringene må adresseres og gode løsninger må etableres i parallell med omstillingen.

3.3 Behov for harmonisert utslippsrapportering og måling av progresjon

Kravene som stilles må være målbare og myndighetene bør etablere et harmonisert system for utslippsrapportering i maritim sektor i norsk økonomisk sone på tvers av maritime segmenter for å muliggjøre regelmessig vurdering av progresjon mot klimamål.

3.4 Kravene må harmoniseres med initiativer fra EU og IMO

Nasjonale lav- og nullutslippskrav må harmoniseres med reguleringer fra EU og internasjonale bransjekrav fra IMO slik at rammeverkene støtter opp om hverandre. Fartøyene som gjennomfører ulike aktiviteter for norsk olje- og gassindustri, opererer i et internasjonalt marked og mange er i liten eller ingen grad bundet til operasjoner i Norge. Det er viktig at utformingen av kravene ivaretar behovet for at fartøy kan operere i flere land. Særnorske krav vil kunne bidra til at norsk sokkel blir isolert.

Det er viktig at norske myndigheter og næringen er tett involvert i EU-prosesser knyttet til utformingen av regelverket for offshore maritim sektor. Et viktig område for Norge er regelverket rundt innlemmelsen av offshore maritim sektor i MRV-forordningen og ETS-direktivet, der det er viktig å oppnå en hensiktsmessig beskrivelse av hvilke fartøy som omfattes og å unngå uintenderte konsekvenser.

3.5 Rettferdig fordeling av innovasjonskostnader

Konstruksjon og bruk av nullutslippsfartøy vil ha en betydelig merkostnad sett opp mot mer konvensjonelle fartøy. Merkostnaden vil være særlig høy for de første fartøyene, hvor det vil være betydelig innovasjon involvert, og hvor infrastruktur for nullutslippsdrivstoff samtidig må etableres.

I utforming av kravene må det unngås at enkeltaktører eller enkeltnæringer blir sittende med hele merkostnaden for innovasjonen som trengs for å utvikle nullutslippsløsningene. Enova spiller en helt sentral rolle i så måte. Det er viktig at Enovas mandat og virkemidlene for øvrig utformes på en måte som spiller på lag med, og støtter opp om, offshore-næringens arbeid med å utvikle nullutslippsløsninger som fortrinnsvis brukes på norsk sokkel.

3.6 Ta høyde for markedsdynamikk med stor variasjon i kontraktvarighet

Operatør/rettighetshaver står som regel for drivstoff- og utslippskostnader fra offshore maritim aktivitet. Ved utforming av lav- og nullutslippskrav må det tas høyde for at forsyningsfartøy (og andre offshore fartøy) inngår ulike typer kontrakter som blant annet varierer med tanke på varighet. En hovedforskjell er mellom fartøy som har inngått mer langsiktige kontrakter (gjerne over flere år) og fartøy som leies inn for kortere oppdrag gjennom spotmarkedet

Det er enklere å få realisert utslippsreducerende tiltak for fartøy som går på langsiktige kontrakter med en operatør/rettighetshaver. Det skyldes at investeringer i utslippsreducerende tiltak kan nedbetales i form av reduserte driftskostnader innenfor kontraktens varighet. For fartøy som opererer i spotmarkedet, hvor kontraktvarigheten typisk er kort med ulike operatører/rettighetshavere, er det mer krevende å få realisert investeringer i utslippsreducerende tiltak, selv om de er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Fartøyene i denne kategorien opererer også i større grad internasjonalt.

Det er viktig at de ulike kontraktsmodellene på sokkelen hensyntas i utformingen av krav som omfatter forsyningsfartøyene på norsk sokkel. Det vil være særlig ugunstig om eventuelle krav til spesifikke tekniske oppgraderinger skal gjennomføres med full kostnadsbelastning på den som til angitt tidspunkt skulle stå ansvarlig for inndekning av kravoppfyllelse. Det er derfor også viktig at rederiene også selv incentiveres til å kunne gjennomføre tekniske oppgraderinger og tiltak som reduserer utslipp.

3.7 Virkningsfulle krav til nullutslippsløsninger forutsetter tilgang på kraft og utbygging av energiinfrastruktur i havner

Det norske kraftsystemet utfordres av en stor vekst i krafttterspørselen kombinert med begrensede planer for ny kraftproduksjon de kommende årene. Dersom det stilles krav til økt bruk av landstrøm er det avgjørende at det er kraft tilgjengelig. Likeså forutsetter bruken av nullutslippsdrivstoff velfungerende marked for disse drivstoffene. Videre må infrastruktur i havner være tilstrekkelig utbygd og ha nok kapasitet til å innfri krav både knyttet til bruk av landstrøm og bunkring av nullutslippsdrivstoff.

3.8 Blå hydrogenbaserte energibærere og sertifiserte lavkarbondrivstoff må ansees å oppfylle nullutslippskravene fra 2029

Hydrogen og hydrogenbaserte energibærere er drivstoff som fremover skal bidra til å kutte utslipp i maritim sektor. Det er flere metodiske utfordringer knyttet til fastsettelse av utslipp fra slike energibærere. EU har de siste årene utarbeidet kriterier for klassifisering av fornybart hydrogen og utarbeider nå kriterier for klassifisering av lavkarbonhydrogen. Et viktig spørsmål for utformingen av de norske nullutslippskravene vil være hvorvidt bruk av sertifisert lavkarbondrivstoff vil tillates i oppfyllelsen av nullutslippskravene.

Offshore Norges medlemmer har store ambisjoner om produksjon av lavkarbonhydrogen fra naturgass der CO₂ fanges og lagres i produksjonsprosessen. Dersom man tar i bruk sertifisert (blått) lavkarbonhydrogen, oppnår man både en teknologisk omstilling til nullutslippsteknologi (ammoniakk, hydrogen mm.) samtidig som man begrenser økningen i krafttterspørselen. I tillegg vil det kunne bidra til å stimulere til markedsmodning og teknologiutvikling knyttet til produksjon av blått hydrogen og verdikjeden for CO₂-fangst og -lagring.

De første årene vil det være begrenset tilgang på blått og grønt drivstoff og det vil ikke være hensiktsmessig å transportere mindre mengder drivstoff over store distanser pga. miljøavtrykk og kostnader. Ved å tillate *sertifiserte* drivstoff, der man kjøper grått hydrogenbasert drivstoff og sertifikater for blått eller grønt drivstoff, vil en kunne stimulere til økt produksjon blått og grønt drivstoff uten å føre til unødige transportkostnader og -utslipp.

Dersom nullutslippskravet fra 2029 kun gir rom for at fornybart hydrogen og fornybare hydrogenderivater oppfyller kriteriene til lavutslipp, vil økt krafttettersspørsmål til hydrogenproduksjon legge ytterligere press på den norske kraftbalansen.

3.9 Energieffektiviteten for fartøy og nullutslippsdrivstoff må forbedres

Teknologier for å forbedre energieffektiviteten til fartøyene og operasjoner om bord må videreutvikles. Felles for mange av de mest aktuelle nullutslippsdrivstoffene (hydrogen, metanol og ammoniakk), er at de har lav energitetthet sammenlignet med dagens konvensjonelle drivstoff. Den lave energitettheten innebærer at mer av skrogets lastekapasitet må benyttes til skipets drivstoff og det er behov for mer regelmessig bunkring. Satsing på ytterligere forbedring av energieffektive teknologier kan avhjelpe disse utfordringene. Det er viktig med gode og treffsikre virkemidler som støtter opp omkring dette arbeidet.

3.10 Biogass

Biogass bør ansees som null- eller lavutslippsdrivstoff da en bruker avfallsstoffer til å lage drivstoff som kan brukes på eksisterende fartøy med LNG-drift. Innsatsfaktoren er ofte avfall som ellers vil forråtne og kan føre til høyere metanutslipp.

Offshore Norge stiller gjerne i møter med myndighetene om ev. oppklaringer relatert til dette innspillet, samt ytterligere konkretisering av kravene, og imøteser videre dialog og samarbeid om utformingen av lav- og nullutslippskrav.

Med vennlig hilsen,

Benedicte Solaas

Direktør for klima og miljø i Offshore Norge