

Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen
Digital innsendelse

Vår dato: 08.04.2024
Vår ref.: ITW/JCG/TKH/
NTP 2025-2036

NHF's innspill til Nasjonal Transportplan 2025-2036

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å komme med innspill til NTP 2025-2036. Transportsektoren må gjennomføre en rekke tiltak dersom vi skal nå klimamålene for 2030, og NTP som planverktøy bør i større grad stille krav og etterspørre nullutslipp.

Måltallet for tyngre nullutslippskjøretøy bør heves

Regjeringen sier i NTP at den «vil jobbe for å nå det langsiktige målet til stortingsflertallet om at nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2030». Dette er ikke konkret nok. Miljødirektoratet og Statens vegvesen har foreslått å heve måltallet for nye utslippsfrie lastebiler til 100 % i 2030, og påpeker at dette er *nødvendig* for å nå klimamålene.

En undersøkelse gjort av tyske NOW viser at lastebilprodusentene forventer at salget av utslippsfrie lastebiler i 2030 i Tyskland har en 80/20 fordeling mellom elektriske og hydrogendrevne lastebiler. Vi mener et tilsvarende forhold er realistisk også i Norge. MAN offentliggjorde¹ 8. april at de skal produsere en første serie på 200 hydrogenlastebiler, hvorav 100 skal leveres til Norge i 2025.

Interessen er stor blant transportørene for å ta i bruk hydrogen på de lengste transportrutene og til massetransport. Teknologiutviklingen og EUs skjerpede krav til CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy gjør at et 100 % mål om utslippsfrie tunge kjøretøy i 2030 er mulig å nå.

Viktig fritak for bompenger for tunge nullutslippskjøretøy

Det er positivt at regjeringen ikke åpner for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy frem til 2030. Det gir forutsigbarhet for transportnæringen og gjør bruk av hydrogen- og elektriske lastebiler mer konkurransedyktige mot fossildrevne kjøretøy.

Det bør innføres nullutslippskrav for langdistansebusser

Videre er det bra at regjeringen vil vurdere å stille nullutslippskrav ved kjøp av tjenester med langdistansebusser. Hydrogendrevne langdistansebusser forventes på markedet i 2025. Hydrogen vil være en særlig attraktiv nullutslippsløsning i dette segmentet, hvor lang rekkevidde, kort fylletid og stor nyttelast for passasjerer og bagasje er viktig. Bussene kan også bruke de samme stasjonene som lastebilene.

«Tungbilpakke» må inkludere hydrogen

I NTP foreslår regjeringen en forsterket innsats for «tungbillading» ved utbygging og drift av døgnhvile- og rasteplasser. Her kan det se ut til at regjeringen har oversett hydrogen. Dersom alle tunge kjøretøy skal bli utslippsfrie, må det i tillegg til hurtiglading etableres

¹ <https://www.hydrogen.no/aktuelt/nyheter/100-hydrogenlastebiler-til-norge-i-2025>

hydrogenstasjoner. Det er synd at NTP har et ensidig søkelys på el og ikke følger opp Stortingets anmodningsvedtak 742 fra 10. juni 2022 om et landsdekkende nettverk for hydrogenstasjoner. Det samfunnsøkonomisk beste er en balansert utbygging av lade- og fylleinfrastruktur. Det vil gi en bedre totalutnyttelse av kraft, nettkapasitet og areal.

Regjeringen skriver videre at EU-regelverket om infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR) har «særlig fokus på ladeinfrastruktur for elbiler». Det er ikke riktig. AFIR stiller også spesifikke krav til etablering av hydrogenstasjoner, med maksimal avstand mellom stasjonene i TEN-T kjernenettverket på 200 km. samt krav om stasjoner i urbane strøk. Det er et krav at stasjonene skal betjene lette og tunge kjøretøy. Kravene vil føre til at det etableres flere hundre hydrogenstasjoner i Europa fram mot 2030. Det betyr at det må etableres et landsdekkende nettverk i Norge som muliggjør grensekryssende trafikk.

Krav til lav- og nullutslippsfartøy

Myndighetene bør i NTP benytte innkjøpsmakten til å bidra til markedsutviklingen. Her bør det stilles nullutslippskrav på ferger og hurtigbåter, som regjeringen tidligere har foreslått. Videre bør NTP benyttes til å følge opp krav om lav- og nullutslipp for offshorefartøy, fartøy til bruk i havbruksnæringen og cruise i verdensarvfjordene.

Prosjektet «Fremtidens Hurtigbåt» må fullføres med statlig finansiering

Prosjektet er et samarbeid mellom fire fylkeskommuner og flere industriaktører, og har med støtte fra Klimasats utviklet og designet mer energieffektive skrog og hydrogendrevet hurtigbåt. Fylkeskommunene og selskapene er klare til å fullføre prosjektet og bidra til et nytt norsk industrieventyr. Anbudet for to nye båter skulle starte i 2023, men prosjektet stoppet dessverre opp fordi det mangler statlig finansiering. Realisering av en pilotbåt med hydrogen med ett års uttesting anslås å ha en merkostnad på ca. 200 millioner kroner.

Hurtigbåt er det eneste reelle transportmiddelet for mange øyområder langs kysten. Hurtigbåter brukes også til å transportere ansatte til og fra maritime installasjoner. Det er et raskt voksende marked i Europa i takt med at store havvindprosjekter nå skal realiseres. Flere hundre slike båter må bygges fram mot 2030, og de må ha lang rekkevidde og lave eller ingen utslipp. Norske verft kan sammen med norske utstyrsleverandører innen skrog, innredning, kraftelektronikk, systemintegrasjon, hydrogentanker, brenselceller, og batterier ta viktige markedsposisjoner. Også av den grunn er fullføring av Fremtidens Hurtigbåt viktig.

Positivt med satsing på null- og lavutslippsluftfart, men mer midler er nødvendig

EU stiller gjennom RefuelEU Aviation og fornybardirektivet minstekrav om 2 % bruk av bærekraftige drivstoff (SAF) fra 2025 og 1,2 % syntetiske drivstoff fra 2030. Avinor har nylig inngått et samarbeid med flyprodusenten Airbus for å utvikle infrastruktur for hydrogen på norske flyplasser, og posisjonerer seg for å være tidlig ute i omstillingen i luftfarten. Det er veldig positivt at Avinor her går i front.

NHF er fornøyd med at regjeringen ønsker å fremskynde innfasing av null- og lavutslippsluftfart i Norge, og at regjeringen forventer at hydrogen vil være godt egnet som energibærer for kort- og mellomdistanseflygninger. Det er bra at det prioriteres midler til dette, men vi mener at 1 mrd. kroner over hele planperioden er for lite sett i lys av de forventede kostnadene til utprøving av nullutslippsløsninger og etablering av infrastruktur på flyplassene.

Omtalen av anleggsmaskiner på hydrogen gir ikke det fulle bildet

Bruk av hydrogen blir nødvendig for å nå målsettingen om utslippsfrie bygg- og anleggsplasser. Det er bra at NTP viderefører støtten til pilotprosjektene. I Figur 7.3 som gir eksempler på teknologimodenhet for nullutslippsløsninger i transportsektoren, mangler hydrogendrevne anleggsmaskiner. Det er per nå få hydrogendrevne anleggsmaskiner tilgjengelig på markedet, men det pågår et viktig arbeid med konvertering av eksisterende maskiner. Et eksempel er [Applied Hydrogens](#) Enova-støttede pilotprosjekt for å demonstrere hydrogendrevne gravemaskiner og fyllestasjoner for å betjene det tyngste segmentet av anleggsdrift.

Hydrogentog tar oss raskere til nullutslipp

I NTP foreslås det deelelektrifisering av Nordlandsbanen og elektrifisering av Røros- og Solørbanen langt ut på 2030-tallet. Dette er for sent med tanke på klimamålene i 2030. Hydrogentog går på skinner flere steder i verden, og det er fullt mulig å erstatte dieseldrevne lokomotiver før 2030. I NTP bør det derfor tas initiativ til et prosjekt med hydrogentog. Vi viser her til vårt innspill til høringen av KVV Green.

Innspill til merknader

Norsk Hydrogenforum anmoder Transport - og kommunikasjonskomiteen om følgende:

- Heve måltallet for nye utslippsfrie lastebiler til 100 % i 2030
- Lage en plan for etablering av landsdekkende nettverk av hydrogenstasjoner for tungtransport på nyåret i 2025
- 3,7 milliarder til «tungbillading» må endres til 3,7 milliarder til «nullutslippsinfrastruktur», slik at midlene også kan brukes til hydrogenstasjoner
- Nullutslippskrav på ferger og hurtigbåter
- Krav om lav- og nullutslipp for offshorefartøy, fartøy til bruk i havbruksnæringen og cruise i verdensarvfjordene
- Fullføre prosjektet «Fremtidens Hurtigbåt» med støtte til bygging av pilotfartøy på hydrogen
- Planlegge for mer midler til luftfart
- Etablere et prosjekt med hydrogentog

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum