

Til: Samferdselsdepartementet

Deres ref.: 22/2611

Deres dato: 17.03.2023

Vår ref. CO<sub>2</sub>-stand/JG/ITW

Vår dato.: 20.04.2023

## Innspill til forslag til nye CO<sub>2</sub>-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøy

Norsk Hydrogenforum viser til høring av forslag til nye CO<sub>2</sub>-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer, og takker for muligheten til å komme med innspill.

NHF er en nasjonal bransjeforening for hydrogen og ammoniakk som representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge. NHF er også sekretariat for et fylkeskommunalt hydrogennettverk («Fylkesnettverket»), der fylkeskommunene og noen kommuner deltar. Nettverket arbeider med tilrettelegging for hydrogenproduksjon og etablering av hydrogenstasjoner for å bidra til økt verdiskapning lokalt, og for å sikre raskere utslippskutt i egen region.

### NHF støtter EU-Kommisjonens forslag

Reduksjonen av CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitransport går for sakte, og prognosene viser at vi ikke vil nå utslippsmålene i transportsektoren verken i Norge eller i EU. Ytterligere tiltak er derfor nødvendig. NHF mener at en skjerping av utslippsstandarden er et veldig godt grep.

Det er imidlertid viktig at alle landene, samtidig følger opp med å legge til rette for infrastruktur for utslippsfrie tunge kjøretøy. Det gjelder både ladeinfrastruktur for batterielektriske kjøretøy, og hydrogenstasjoner for hydrogenkjøretøy. Dette er helt avgjørende for at utslippsstandarden skal ha den ønskede effekten.

I høringsbrevet vises det til at forslaget fra EU-Kommisjonen har tre formål. NHF mener at en skjerping av utslippsstandarden vil bidra positivt til alle disse.

**1. Redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra kjøretøy, hvor EU-Kommisjonen peker på at handling må gjøres tidlig ettersom det tar tid før nye regler får effekt.**

NHF er av samme oppfatning, og mener at utviklingen til nå har vist at det må gjøres grep for å øke tempoet i omstillingen av de tunge kjøretøyene. Lastebilprodusentene har en sentral rolle for å lykkes med dette, samtidig som det er en krevende omstilling de står ovenfor. Det er derfor bra at det alt nå varsles skjerpede krav for 2030 og fremover.

**2. Bidra til at transportindustrien får tilgang til mer effektive kjøretøy ved å stimulere produksjon av null- og lavutslippskjøretøy.**

NHF mener at utslippsstandarden som ble vedtatt i 2019 ga en synlig effekt ved at lastebilprodusentene økte innsatsen på utvikling av utslippsfrie lastebiler. De store produsentene har startet utviklingen av hydrogenlastebiler, men utviklingen har likevel gått for sakte. En skjerping av utslippsstandarden for 2030 vil etter vår vurdering bidra til å få flere el- og hydrogenlastebiler tidligere ut på markedet.

**3. Styrke industrien i EU ved å lede investeringer til nullutslippsteknologi**

NHF mener at dette er et riktig grep fra EUs side. USA og Kina har i det siste tatt i bruk omfattende finansielle virkemidler for å stimulere til grønn industriutvikling. EU har en betydelig bilindustri, og ved å skjerpe utslippsstandarden, samt følge opp med de riktige virkemidlene, kan dette bidra til å øke investeringene i nullutslippsteknologi og styrke europeisk industri.

**Støtter forslaget om at utslippskravet også omfatter nye bybusser**

NHF mener også at det er positivt at utslippsstandarden foreslås utvidet til å gjelde mer enn lastebiler. Kravet om at alle nye bybusser i 2030 skal være utslippsfrie er fornuftig. I dette segmentet er mange busser allerede utslippsfrie, og kravet burde etter vår vurdering vært innført tidligere enn 2030, og på den måten bidra til at vi oppnår utslippskutt før 2030.

For langdistansebusser har utviklingen gått mye langsommere, og her vil hydrogenbusser bli viktig for å tilfredsstille busselskapenes behov for lang rekkevidde og kort fylletid. Busstransport utgjør en vesentlig del av mange fylkeskommuners utslipp av klimagasser. I regi av EU har det vært gjennomført flere store hydrogenbussprosjekter. Målet har vært å få opp et volum som bidrar til produksjon av kjøretøy i større antall og dermed reduserte priser. Blant annet har Toyota nylig inngått et partnerskap med den portugisiske bussprodusenten Caetano, der Toyota leverer brenselceller til selskapets hydrogenbusser. Det arbeides nå for å gjøre disse hydrogenbussene tilgjengelig for det norske markedet.

**Hydrogenlastebilene er nå på vei ut i markedet**

NHF er i kontakt med alle de store lastebilprodusenter i Europa, og alle jobber nå med utvikling, test og markedsintroduksjon av hydrogenlastebiler. Samtlige lastebilprodusenter uttaler at løsningen for transportsektoren vil være en blanding av batterielektriske og hydrogendrevne lastebiler. Det er derfor dette som er deres fokus nå.

Transportbransjen i Norge viser stor interesse for hydrogenlastebiler. Sammenlignet med batterielektriske lastebiler fremheves det at hydrogenlastebilene gir større nyttelast, lengre rekkevidde, kortere fylletid og større fleksibilitet for transportørene.

Det er to aktuelle tekniske løsninger for hydrogenlastebiler:

- **Hydrogenlastebiler med brenselcelle (H2 FC)** hvor det er en elektrisk motor som driver bilen.  
Volvo, Scania, Mercedes, Iveco (Nikola), MAN og flere andre har H2 FC i test. ASKO MIDT-NORGE har 4 hydrogenlastebiler fra Scania i drift, og har bestilt ytterligere to. Den tyske produsenten Quantron har hydrogen trekkvogn med norsk spesifisering klar til levering i 2024. Volumproduksjonen starter for de fleste i andre halvdel av 20-tallet, mens det fram til da vil komme et mindre antall lastebiler til tidlige brukere.

- **Hydrogenbiler med forbrenningsmotor (H2 ICE)** forbrenner 100% rent hydrogen i motoren på samme måte som forbrenningen i en vanlig dieselmotor. H2 ICE vil bli billigere og kan komme raskere på markedet i større antall enn H2 FC. NHF deltar i H2 Truck prosjektet som har som mål å få de første hydrogenlastebilene til Norge med tilhørende infrastruktur, og det arbeides nå for at et vesentlig antall H2 ICE kan være på norske veier allerede i 2025.

Utover lastebiler er hydrogen aktuelt til renovasjonsbiler, anleggsmaskiner, busser og personbiler. I Oslo kjører 20-30 taxier på hydrogen. Hydrogenbusser til byruter og regionale ruter er tilgjengelig, og flere anleggsmaskiner bygges om eller utvikles til hydrogendrift. Disse segmentene vil supplere lastebilene og kunne gjøre infrastruktur raskere økonomisk lønnsomt å drive.

### **Infrastruktur er avgjørende for at utslippsstandarden skal ha effekt**

Den 27. mars ble det oppnådd foreløpig enighet i EU om AFIR – Alternative Fuel Infrastructure Regulative. Enigheten går ut på at det skal etableres hydrogenstasjoner langs TEN-T kjernenettverket med maksimalt 200 km. avstand innen 2030. Alle EU-land vil nå bli forpliktet til å etablere hydrogenstasjoner. Her er det viktig at også Norge nå starter dette arbeidet. I tungtransporten er det utstrakt grensekryssende trafikk, og det er spesielt for de lange og tunge transportene at hydrogen har et fortrinn. Det må være mulig å transportere gods til og fra Norge med hydrogenlastebiler, derfor må også det også tilrettelegges for infrastruktur.

Bilprodusentene egen organisasjon ACEA (The European Automobile Manufacturers' Association) estimerer at det for å nå et krav om 40% utslippsreduksjon vil være behov for 390.000 utslippsfrie lastebiler i Europa i 2030, og at 70.000 av disse vil være hydrogenlastebiler<sup>1</sup>. EU-kommisjonens forslag om 45% reduksjon vil øke dette antallet ytterligere. Produsentene er villige til å ta ansvar for å produsere det nødvendige antallet, men peker samtidig på at rammevilkårene må være til stede. Det viktigste hinderet for å lykkes er ifølge ACEA manglende ladestasjoner og fyllstasjoner.

Mangelen på infrastruktur er også av transportbransjen i Norge pekt på som en barriere for omstillingen til utslippsfri transport. Dette er blant annet dokumentert i Themas rapport for Grønt landtransportprogram (GLP) fra mars 2022<sup>2</sup>. Utslippsfrie lastebiler blir ikke bestilt når man ikke vet om det blir mulig å få drivstoff. Flere aktører ønsker å etablere hydrogenstasjoner i Norge, som Everfuel, Hynion, Norwegian Hydrogen og Westgass. Så langt har det imidlertid manglet en tydelig vilje fra myndigheten og virkemiddelapparatets side for at det skal bli mulig.

### **Forslag til program for hydrogenstasjoner**

NHF, ZERO og Grønt Landtransportprogram i NHO (GLP) har i samarbeid med H2 Truck-prosjektets partnere (transportselskaper, vareeiere og andre aktører i verdikjeden) følgende forslag til hvilke virkemidler som må på plass for å ta i bruk hydrogen til tungtransport:

- Et konkurransebasert program for utbygging av hydrogenstasjoner langs de viktigste transportkorridorene

---

<sup>1</sup> [https://www.acea.auto/files/ACEA-position-paper\\_Review\\_of\\_CO2\\_emission\\_standards\\_regulation\\_for\\_HDVs.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA-position-paper_Review_of_CO2_emission_standards_regulation_for_HDVs.pdf)

<sup>2</sup> Rapport mars 2022: [Infrastrukturkostnader for etablering av et nettverk av energistasjoner til tungtransport.](#)

- Inntil 80% investeringsstøtte for de første hydrogenstasjonene
- Inntil 80% investeringsstøtte av merkostnad for lastebilene sammenlignet med Euro VI, for de første 500 lastebilene
- Langsiktige bruksfordeler til utslippsfrie lastebiler fram til 2030.

De samme støttevilkårene er nå gjeldende i Tyskland, i ordningen *Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge*. Støtteordningen skulle opprinnelig gjelde ut 2024, men ble i nylig utvidet til 2026 og gitt økte midler.

NHF håper norske myndigheter støtter EU-Kommisjonens forslag til ny CO<sub>2</sub>-utslippsstandard for nye tunge kjøretøy, og arbeidet med å legge til rette for at det nå etableres hydrogenstasjoner i Norge intensiveres. Det er nødvendig for at vi skal nå utslippsmålene i transportsektoren.

Vi står gjerne til disposisjon dersom departementet ønsker mer utfyllende informasjon eller dialog i det videre arbeidet.

Vennlig hilsen  
Norsk Hydrogenforum



**Ingebjørg Telnes Wilhelmsen**  
Generalsekretær