

Til: Samferdselsdepartementet

Deres dato: 05.06.2023  
Deres ref.: 23/629  
Vår dato: 30.06.2023  
Vår ref.: ITW/JCG NTP-opdrag

## NHF's høringsvar til transportvirksomhetenes svar på NTP-opdrag

Norsk Hydrogenforum viser til høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-opdrag, og takker for muligheten til å komme med innspill. Norsk Hydrogenforum (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.

Regjeringen har gjennom Nasjonal Transportplan satt ambisiøse mål for innfasing av lette og tunge utslippsfrie kjøretøy. Etablering av infrastruktur for nullutslipp i alle transportsegmenter er avgjørende for at det skal være mulig å nå utslippsmålene. Måloppnåelsen i denne sektoren er viktig for at vi skal kunne nå de nasjonale utslippsmålene. Nasjonal transportplan 2025-2036 må derfor inkludere konkrete målsettinger for infrastruktur for hydrogen til veitransport, sjøtransport, jernbane og luftfart.

Nedenfor gir vi våre innspill til transportvirksomhetenes svar. Dette er hovedsakelig knyttet til den felles leveransen med rapport om Klima og rapport om Klimabaner.

### Dagens politikk leder oss ikke til målet

Rapportene er tydelige på at forventet utslipp fra transportsektoren basert på dagens politikk blir langt høyere enn det som er nødvendig for å nå målet om 55 % reduksjon fra 1990-nivå. Det samme er tydelig i Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak i Norge mot 2030».<sup>1</sup> Med dagens politikk og virkemidler (utslippsframskrivingen) forventes utslippet fra transportsektoren å være 11,9 millioner tonn i 2030, noe som er en nedgang på kun 26 % fra 2021. Sterkere virkemiddelbruk må til dersom 55 % reduksjon skal oppnås.

NHF mener at det ikke er et alternativ å ikke nå klimamålene. Transportsektoren må på sin måte bidra til måloppnåelse. Vår opplevelse er at transportbransjen og teknologileverandørene er ambisiøse nok til at målene kan nås. Det handler om vilje til å bruke tilstrekkelig sterke virkemidler. Dette er den viktigste utfordringen og trusselen vi står overfor, og å redusere på kravene må være uaktuelt.

Norske myndigheter må derfor våge å ta i bruk de nødvendige virkemidlene, og det må gjøres raskt. Det tar tid å etablere infrastruktur, og det tar tid å anskaffe kjøretøy og fartøy. Skal

---

<sup>1</sup> <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2023/juni-2023/klimatiltak-i-norge-mot-2030/>

virkemidlene ha effekt før 2030 må de komme raskt. Det er derfor på sin plass at fagetatene i sitt dokument gjør en nærmere vurdering av mulige virkemidler for de ulike transportsegmentene.

Nedenfor gir vi vår vurdering av de virkemidlene som NHF mener vil være kraftfulle i transportsegmentet.

## 1. Sektorovergripende virkemidler

### Enova

Enova er den viktigste aktøren for å støtte omstillingen i transportbransjen. Som Miljødirektoratet peker på i «Klimatiltak i Norge mot 2030» er det behov for flere *utrullingsvirkemidler*. For tiltak der teknologien er klar til å bli tatt i bruk, men fortsatt er dyr fordi den ikke er tatt i bruk i stor skala, vil det være behov for økonomisk støtte i en overgangsperiode. Dette gjelder både lastebiler og skip som går på hydrogenbaserte drivstoff. Enova må styrkes økonomisk, og må kunne gi støtte til utrulling. Etter EU og EØS sin midlertidige oppmykning av kravene til statsstøtte gjennom Temporary Crisis and Transition Framework<sup>2</sup> er dette fullt mulig og handlingsrommet bør utnyttes i større grad enn i dag.

### Kraft- og nettutbygging

NHF støtter fagetatenes syn på behovet for økt kraftproduksjon, raskere konsesjonsbehandling hos NVE og bedre samarbeid på tvers av aktører som for eksempel nettoperatører og ladeutbyggere. Etter vårt syn må myndighetene se utbygging av infrastruktur for lading og hydrogen under ett. Det kan gi en bedre totalutnyttelse av kraften, nettet og kapasiteten, samt også en mer samfunnsøkonomisk utbygging. NHF har levert eget innspill til høringene om Energikommisjonens og Strømnettutvalgets rapporter.

### Offentlige anskaffelser

Offentlige anskaffelser er et kraftfullt virkemiddel som bør utnyttes i større grad enn i dag for å oppnå klimaeffekt. Kravet til bruk av hydrogen på Tjelmeland-sambandet – hvor verdens første bilferge med flytende hydrogen, MF Hydra, nå er i operativ drift – og på Vestfjordfergene er gode eksempler på hvordan myndighetene kan bidra i utvikling av nye løsninger gjennom å stille krav. Skal vi nå klimamålene må utslippsfri teknologi tas i bruk raskere. Offentlige anskaffelser er en velegnet måte å bidra til det på, og mulighetene er mange til å intensivere bruken av dette virkemiddelet.

### Utslippsfrie anleggsplasser

Utslipp av klimagasser fra veiutbygging og anleggsplasser er betydelig, og det er en ambisjon fra myndighetens side å redusere disse. Det er flere prosjekter som utvikler og demonstrerer bruk av hydrogen i dette sektoren, blant annet hydrogendrevne arbeidsmaskiner. Volvo CE har siden 2022 hatt en hydrogendrevet dumper i test<sup>3</sup>, en type kjøretøy som ifølge produsentene selv ikke kan elektrifiseres med batterier. Applied Hydrogen konverterer 30 tonn gravemaskiner til hydrogendrift<sup>4</sup>, og NAPOP har demonstrert bruk av en hydrogenbasert energistasjon for å levere strøm til elektriske anleggsmaskiner og batterikontainere i et rehabiliteringsprosjekt for Vann- og avløpsetaten i Oslo kommune<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_23\\_1563](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_1563)

<sup>3</sup> <https://www.volvoce.com/global/en/news-and-events/press-releases/2022/volvo-ce-starts-testing-of-the-worlds-first-prototype-hydrogen-articulated-hauler/>

<sup>4</sup> <https://www.tu.no/artikler/satser-pa-hydrogendrevne-anleggsmaskiner/524306>

<sup>5</sup> <https://www.hydrogen.no/aktuelt/nyheter/hydrogen-muliggjor-utslippsfri-anleggsplass>

Nye Veier skriver i seksjon 8.4.1 i sitt innspill til prioriteringsoppdraget at de *legger til rette for god ladekapasitet for brukere av veiene etter åpning*. Dette er selvsagt positivt, men også her må hydrogen med i vurderingen.

NHF mener at myndighetene må pålegge utbyggerne å utrede hvordan lade- og fylleinfrastruktur skal benyttes i anleggsfasen og senere i veiens driftsfase. Vi mener det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å tilrettelegge for infrastrukturen i et livsløpsperspektiv allerede når utbyggingen planlegges. Det kan for eksempel gi effektiv arealbruk og tilgjengeliggjøring av fornybar kraft og nettkapasitet.

NHF mener det er viktig at myndighetene fortsatt støtter pilotprosjekter i denne sektoren. Det viser at man har en ambisjon om at anleggsplasser skal være utslippsfrie, og det er viktig å bidra i en tidlig fase slik at produsenter og utstyrsleverandører øker tempoet i sine satsinger.

### **Godstransport - avgifter**

De mest klima- og miljøvennlige transportformene er i dag generelt vesentlig dyrere enn de fossile alternativene. Det må bli dyrere å forurense, samtidig som det trengs virkemidler for de som går foran i den klimavennlige satsingen. NHF støtter den planlagte økningen i CO<sub>2</sub>-avgiften, men mener den alene ikke er tilstrekkelig til å fremme omstillingen til utslippsfri transport. Det er behov for en kombinasjon av avgifter og virkemidler for etablering av infrastruktur, anskaffelse av kjøretøy og bruk av disse.

## **2. Virkemidler for sjøfart**

### **Differansekontrakter for hydrogen**

Regjeringen skal iht. budsjettforliket komme med en plan for innføring av differansekontrakter for hydrogen i løpet av 2023. NHF mener at differansekontrakter for hydrogen er et kraftfullt virkemiddel for å utligne prisforskjeller mellom hydrogen og fossilt drivstoff, redusere risiko for produsent og bruker, fremskynde investeringsbeslutninger og raskere etablere verdikjeder for hydrogen i Norge.

Oslo Economics har i sin utredning «Sammenhengende verdikjeder for hydrogen»<sup>6</sup> for OED konkludert med at *dersom myndighetene legger stor vekt på oppnåelse av mål om hydrogenverdikjeder, er vår vurdering at differansekontrakter rettet spesifikt mot grønn hydrogenproduksjon vil være et effektivt virkemiddel*.

NHF har oversendt innspill til arbeidet med utforming av modell for differansekontrakter til OED, NFD og KLD. Vi mener differansekontrakter kan benyttes for bruk av hydrogen i sjø- og landtransport og på sikt også til luftfart. Når vi ser hvilket taktskifte som må til i tilrettelegging for kutt i klimagassutslipp i transportsektoren anbefaler vi at regjeringen inkluderer slik bruk i modellen som skal legges fram.

### **Internasjonal sjøfart**

Samarbeid med andre land er essensielt for omstillingen i skipsfarten. Havnene har en viktig rolle i å være pådriver og tilrettelegger for bruk av utslippsfrie drivstoff, både til skip og til lastebiler som frakter varer til og fra havnen. Myndighetene bør ha en særskilt satsing på at havnene får en posisjon som knutepunkt både for maritim og landtransport. Enova ga i 2022 tilsagn til fem

---

<sup>6</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/4e559e44877c4809a6ed6165b8cedcaf/verdikjeder-for-hydrogen.pdf>

maritime knutepunkt for hydrogen. Det gjenstår fortsatt å se om investeringsbeslutningene tas og at disse realiseres. Satsingen bør videreføres med etablering av flere knutepunkt.

### **Krav til enkelte segmenter**

I tillegg til krav til egne anskaffelser kan myndighetene også innføre krav til utvalgte segmenter i maritim transport. Arbeidsbåter i havbruksnæringen er ett eksempel, offshorefartøy et annet. Offshorefartøy står ifølge Miljødirektoratet<sup>7</sup> for nærmere 40 prosent av utslippene fra innenriks sjøfart og fiske. Krav til at disse skal bli utslippsfrie vil derfor ha stor effekt på klimagassutslippene. Tiltak på offshoreskip vil dessuten kunne bidra til nødvendig teknologiutvikling og drivstoffproduksjon, og dermed legge til rette for videre utrulling i andre segmenter innen maritimt samt til landtransport.

### **3. Virkemidler for luftfart**

Som det framgår av fagetatens rapport har oppmerksomheten rundt hydrogen som energibærer i luftfart vært økende de siste årene. I den nasjonale luftfartstrategien «Bærekraftig og sikker luftfart» (Meld.St. 10)<sup>15</sup> understrekes det at hydrogen har et potensial til å spille en nøkkelrolle i dekarbonisering av luftfarten. Norge har et unikt nettverk av flyplasser og en rutetrafikk som egner seg veldig godt for uttesting og bruk av hydrogen. Det er viktig at regjeringen følger opp strategien med å legge til rette for at norske aktører kan delta aktivt i utviklingen.

Bakkekjøretøy og maskiner ved lufthavnene vil også kreve nye drivstoff i omstillingen til utslippsfri drift. Når hydrogen blir gjort tilgjengelig ved flyplassene for bruk i fly vil det ha flere synergieffekter. Bakkekjøretøy, som brøytebiler, shuttlebusser og kollektivtransport til og fra flyplassen er eksempel blant aktuelle bruksområder. I tillegg bør man se på andre synergier, slik som for eksempel Bodø kommune nå er opptatt av. Vestfjordfergene skal fra 2025 bruke hydrogen som drivstoff. Nordlandsbanen har sin endestasjon i Bodø, og flyttingen av flyplassen er et stort byutviklingsprosjekt som kommunen ønsker skal gjøres med utslippsfrie maskiner. Her bør det fra myndighetenes side legges til rette for og stimuleres til flerbruk av hydrogen for å redusere kostnader og utslipp og bidra til markedsutvikling innen ulike segmenter.

### **4. Virkemidler for jernbanen**

NHF har bidratt med flere innspill Jernbanedirektoratets prosess med KVV Green. Vi ser fram til konseptvalget som skal legges fram høsten 2023. NHF mener at bruk av hydrogen i jernbanetrafikk vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt på enkelte strekninger. Det kan også ha positiv synergieffekt med andre segmenter ved felles produksjonsanlegg og også mulig samlokalisering av fylleinfrastruktur.

### **5. Virkemidler innen veitransport**

Vi fokuserer vårt innspill først og fremst på de tyngste kjøretøyene, hvor hydrogen hovedsakelig har sitt fortrinn. Det er imidlertid på sin plass å nevne at det i flere sammenhenger er fordelaktig å benytte hydrogen også for lettere kjøretøy. Det gjelder for eksempel til taxiflåter og varebiler som krever lang operasjonstid og kort fylletid, og til personbiler som skal benyttes i områder med dårlig utbygd ladeinfrastruktur eller hvor brukerens behov for fleksibilitet er stort.

---

<sup>7</sup> <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2023/juni-2023/klimatiltak-i-norge-mot-2030/>

Ifølge SSB<sup>8</sup> var det minimale endringer i klimagassutslipp fra veitrafikk i 2022. Utslippene fra personbiltrafikken gikk ned, men samtidig økte utslippene fra tungtransport. Den norske satsingen på utslippsfrie personbiler viser at det er mulig å få til en omstilling og at satsingen bidrar til økt etterspørsel etter nullutslippsløsninger. Vi må gjøre tilvarende for de tyngste kjøretøyene. Ved å demonstrere hva som er mulig, kan også andre land øke sine ambisjoner.

### **Salgs mål for nullutslippskjøretøyer i inneværende NTP**

Målet i NTP er at 50 % av nyregistrerte lastebiler skal være utslippsfrie i 2050. Per juni 2023 er 10 % av lastebiler solgt i Norge i år utslippsfrie, ifølge Statens vegvesens egen statistikk (vegvesen.no/nullutslipp). De fleste elektriske lastebilene som er registrert hittil er mindre lastebiler / distribusjonsbiler. De tyngste 50 tonns lastebilene / trekkvognene har de høyeste utslippene. Foreningen for de europeiske bilprodusentene (ACEA) har analysert CO<sub>2</sub>-utslipp fra lastebiler produsert for det europeiske markedet tredje og fjerde kvartal 2019.<sup>9</sup> Tallene viser at de tyngste lastebilene (klasse 5-LH og tyngre) representerte 89 % av utslippene. Det er disse lastebilene som er vanskeligst å gjøre utslippsfri, og det er i disse segmentene hydrogen forventes å ha største nytteverdi.

Miljødirektoratet slår i sin rapport om klimatiltak mot 2030 fast at dersom utslippsmålene for transport skal nås må 100 % av nye lastebiler i 2030 være utslippsfrie. Det framgår også av Statens veivesens «Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei»<sup>10</sup> at man søker å legge til rette for at et slikt mål nås. Dersom dette innebærer en endring av regjeringens målsetting, er det selvsagt positivt. I så fall må regjeringen vedtektsfeste det raskt og komme med de nødvendige tiltak for å nå et slikt mål. Hydrogen må være en del av løsningen dersom målet skal nås.

Norske transportselskap ser behovet for hydrogen for å gjøre hele sin aktivitet utslippsfri. Nylig ble det kjent at SR Group har inngått intensjonsavtale om anskaffelse av 50 hydrogenlastebiler fra Quantron. Disse skal etter planen frakte fiskefôr fra Rogaland til Rjukan og ferdig fisk derfra til Oslo.<sup>11</sup> ASKO MIDT-NORGE har fire hydrogenlastebiler fra Scania og har bestilt ytterligere to. Gjennom prosjektet H2 Truck<sup>12</sup> arbeides det for å få et større volum av hydrogenlastebiler til Norge innen 2025.

Lastebilprodusentene anser Norge og de andre nordiske landene som attraktive å distribuere utslippsfrie lastebiler til i en tidlig fase. Det skyldes blant annet lastebilbrukere med ambisiøse utslippsmål, at vi i Norge er villige til å ta i bruk ny teknologi tidligere enn i mange andre land, og godt posisjoneringsarbeid av prosjekter og organisasjoner. For hydrogenlastebiler er det også relevant at vi har god tilgang på fornybar kraft for produksjon av grønt hydrogen. Dersom infrastrukturen kommer på plass har vi derfor mulighet til å rulle ut hydrogenlastebiler raskere enn i mange andre land.

### **Teknisk modenhet for lav- og nullutslippskjøretøyer**

---

<sup>8</sup> <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft/artikler/liten-nedgang-i-utslipp-av-klimagasser-i-2022>

<sup>9</sup> [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_preliminary\\_CO2\\_baseline\\_heavy-duty\\_vehicles.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_preliminary_CO2_baseline_heavy-duty_vehicles.pdf)

<sup>10</sup> <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/plan-for-utbygging-av-ladestasjoner-av-tunge-kioretov-er-klar/id2986841/>

<sup>11</sup> <https://ilaks.no/hima-seafood-skal-bruke-hydrogen-lastebiler-til-a-frakte-for-og-fisk/>

<sup>12</sup> [www.h2truck.no](http://www.h2truck.no)

NHF har god kontakt med lastebilprodusentene, blant annet gjennom deltakelsen i H2 Truck-prosjektet. Alle produsentene har en uttalt satsing på batterielektriske og hydrogenrevne lastebiler. De største produsentene sier direkte at de ikke tør satse på kun én teknologi. Det henger blant annet sammen med lastebilbrukernes behov for fleksibilitet, men også usikkerhet knyttet til infrastruktur og tilgjengelighet av tilstrekkelige mengder fornybar kraft med tilstrekkelig kapasitet der lastebilene kjører. Dette er realiteter som norske myndigheter må være klar over. Vi kan ikke legge alle egg i én kurv her i Norge.

ACEA har estimert behovet for utslippsfrie lastebiler i forhold til ulike utslippskrav fra EU sin standard for CO<sub>2</sub>-utslipp fra lastebiler. Gjeldende krav er 30 % reduksjon i 2030. EU-kommisjonen har foreslått 45 % reduksjon. Dersom kravet ender på 40 % anslår ACEA at det må være 320.000 batterielektriske og 70.000 hydrogenlastebiler på europeiske veier i 2030.<sup>13</sup> Tyske myndigheter har gjennom sitt program *Klimafreundliche Nutzfahrzeuge* en bred satsing på utslippsfrie nyttekjøretøy og infrastruktur. I rapporten «Market Development of Climate-Friendly Technologies in Heavy-Duty Road Freight Transport in Germany and Europe»<sup>14</sup> viser prognosen for 2030 at det vil være 17.200 hydrogenlastebiler over 12 tonn i Tyskland, basert på lastebilprodusenters data.

Tallene fra ACEA og tyske myndigheter viser at elektriske og hydrogenrevne lastebiler vil være på markedet i stort antall i 2030. Alle lastebilprodusenter satser på hydrogen, og alle land det er naturlig å sammenligne seg med legger til rette for hydrogenstasjoner. En satsing på infrastruktur for el og hydrogen er nødvendig også i Norge.

### **Økt virkemiddelbruk for nullutslipp – behov for en kraftfull pakke**

I SVVs dokument *Prioritering av økonomiske rammer*, seksjon 1,6 pekes det på at det må være mulig å forsere innfasingen av utslippsfrie lastebiler. Dette er NHF helt enig i. I fagetatens rapport er det foreslått en tiltakspakke med flere relevante tiltak. Vi vil påpeke at hydrogen må inkluderes når man vurderer slike tiltak, enten det gjelder kjøretøy eller infrastruktur.

NHF, ZERO og Grønt landtransportprogram har i samarbeid med H2 Truck-prosjektets transportselskaper og andre aktører i verdikjeden lagt fram et forslag til hvilke virkemidler som må på plass for å ta i bruk hydrogen til tungtransport. Vi mener det i 2023 bør etableres et konkurransebasert program i regi av Enova for utbygging av hydrogenstasjoner langs de viktigste transportkorridorene.

Programmet bør tilby følgende virkemidler:

- Det bør gis investeringsstøtte på inntil 80 % for de første hydrogenstasjonene
- Det bør også gis investeringsstøtte til hydrogenlastebiler på inntil 80 % av merkostnad sammenlignet med Euro VI (diesel), til anskaffelse av de 500 første lastebilene.
- Det må gis forutsigbare bruksfordeler med varighet til minimum 2030.

De foreslåtte støttesatsene er de samme som i dag benyttes i Tyskland, og som er notifisert i EU. Et slikt program vil være utløsende for etablering av et stasjonsnettverk og for anskaffelse av de første lastebilene. Kjøretøyene er kostbare i tidlig fase, og vi mener det er urimelig at lastebileierne skal ta en stor del av kostnaden og risikoen for omstillingen selv. Lastebilnæringen består i hovedsak av små aktører og fortjenesten er generelt lav. Det er viktig at også de små aktørene gis mulighet til å delta i det grønne skiftet.

<sup>13</sup> <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-co2-standards-for-heavy-duty-vehicles/>

<sup>14</sup> <https://www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de/clean-room-bericht-englisch/>

### *Støtte til ladestasjoner og hydrogenstasjoner forskjellsbehandles*

Enova lanserte 28. juni sitt nye program for «Underveislading for tunge kjøretøy».<sup>15</sup> Her gis det en støtte på inntil 80 % av investeringskostnad til ladestasjoner. NHF mener dette er en god og viktig ordning. Vi forventer at de samme vilkår nå også vil gjelde for hydrogenstasjoner. Kravet til ladestasjonene er blant annet at de skal være offentlig tilgjengelige og gi ikke-diskriminerende tilgang til brukere. I Enovas program for «Hydrogenkjøretøy og fyllestasjoner»<sup>16</sup> er kravet det motsatte. Der heter det at «infrastrukturen skal ikke være offentlig tilgjengelig, men kan tilrettelegges for bruk også av andre enn de forhåndsdefinerte virksomhetene på markedsmessige vilkår i tilfeller hvor dette er hensiktsmessig». Dette er en alvorlig forskjellsbehandling. Det er etter NHFs syn meningsløst at en hydrogenstasjon, som nettopp har som et av sine fortrinn at den kan betjene mange lastebiler, skal være forbeholdt en dedikert bruker. Det er samfunnsøkonomisk uklokt, og det vil hindre utbygging da det innebærer en langt større risiko for den som skal bygge og drifte stasjonen. Vi trenger virkemidler som stimulerer til utbygging, ikke det motsatte. Vilkårene for hydrogenstasjoner må likestilles med vilkårene for ladestasjoner.

### **Nasjonal ladestrategi**

I SVVs dokument *Prioritering av økonomiske rammer*, seksjon 1.3, Ladeinfrastruktur, påpekes det at *Statens vegvesen skal være en pådriver for innføring av nullutslippskjøretøyer og vil, i samarbeid med Nye Veier og Enova, ta ansvar for ladeinfrastruktur langs riksvei*. Videre sies det på side 21 at *Vi trenger en helhetlig planlegging av veinettet og strømtilgangen, på en måte som ivaretar kapasitet og beredskap, og der omkjøringsveier fungerer også for tungbiler, og at denne forståelsen gjør at veisektoren bør få et betydelig større ansvar for lading*.

Det er helt riktig som det påpekes i dokumentet at det trengs en helhetlig planlegging. NHF har i tidligere høringsuttalelser påpekt at infrastruktur for el og hydrogen må ses i sammenheng. Lastebilprodusentene forbereder nå både el- og hydrogenlastebiler. Transportaktørene ønsker å ta i bruk både el- og hydrogenlastebiler, og vi har flere stasjonsselskaper som ønsker å etablere hydrogenstasjoner. Imidlertid synes regjeringen og fagetatene å ha et ensidig fokus på ladeinfrastruktur. Det vises gjennom en ladestrategi i desember 2022, og Statens veivesens «Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei» som ble lagt fram 26. juni. Begge dokumentene har et ensidig fokus på lading. Helhetlig planlegging må også gjelde helhet i drivstofftilgang. Hvis ikke får vi en suboptimal utbygging av infrastruktur for nullutslipp som etter vår mening er mindre samfunnsøkonomisk lønnsom, og som også vil forsinke omstillingen til utslippsfri transport. Vi har verken tid eller penger til å handle suboptimalt.

I fagetatenes felles rapport «Klimabaner» konkluderes det med at for å nå utslippsmålene i 2030 må veitransporten redusere sine utslipp betydelig. *Dette må gjøres gjennom et massivt teknologisk skifte, fra fossile kjøretøy til batterielektriske kjøretøy, for alle kjøretøykategorier*, heter det i rapporten. Nok en gang må vi påpeke at målet må være et skifte fra fossile til utslippsfrie kjøretøy.

Ved behandlingen av tilleggsmeldingen i 2022 ba Stortinget regjeringen om å “utrede hvordan markedet eventuelt i samspill med statlige myndigheter raskt kan utvikle et landsdekkende nettverk av fyllestasjoner og knutepunkter for hydrogen for landtransport, sjøtransport og industrielle formål og komme tilbake til dette i revidert statsbudsjett for 2023.” Dette har

<sup>15</sup> <https://www.enova.no/bedrift/landtransport/underveislading-for-tunge-kjoeretoey/?preview=true>

<sup>16</sup> <https://www.enova.no/bedrift/landtransport/hydrogenkjoeretoey-og-fyllestasjoner/>

regjeringen så langt unnlatt å gjøre. NHF vil understreke at dette er vesentlig for å både få en helhetlig utbygging av hydrogeninfrastruktur i seg selv, men at det også må ses i sammenheng med ladeinfrastruktur.

## 6. Oppsummering

NHF mener

- Enova må styrkes og tilby virkemidler med økt støtte til utrulling av kjøretøy og infrastruktur.
- Salgsmålet for andel av utslippsfrie nye lastebiler bør økes til 100 % i 2030. Det må følges opp med nødvendige tiltak, og hydrogen må bli en uttalt del av løsningen.
- Myndighetene må se utbygging av infrastruktur for lading og fylling under ett. Ensidig fokus på lading slik det er nå gir en suboptimal utbygging.
- Det er behov for en styrkning av virkemidlene for hydrogen til tungtransport, med 80 % støtte til etablering av hydrogenstasjoner og 80 % støtte til merkostnad av hydrogenlastebiler.
- Enovas forskjellsbehandling av virkemidler for infrastruktur for lading og hydrogen må straks opphøre.
- Regjeringen må snarest svare ut anmodningen fra Stortinget om å «utrede hvordan markedet eventuelt i samspill med statlige myndigheter raskt kan utvikle et landsdekkende nettverk av fyllestasjoner og knutepunkter for hydrogen for landtransport, sjøtransport og industrielle formål».
- Myndighetene bør pålegge utbyggerne å utrede hvordan lade- og fyllinfrastruktur skal benyttes i anleggsfasen og senere i veiens driftsfase ved utbygging av nye veier.
- Myndighetene må fortsatt støtte pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser.
- Differansekontrakter er et velegnet virkemiddel for bruk av hydrogen i sjø- og landtransport og på sikt også til luftfart.
- Det må gis støtte for å utvikle flere maritime knutepunkt med distribusjon av hydrogen til maritim og landtransport.
- Den nasjonale luftfartstrategien «Bærekraftig og sikker luftfart» må følges opp og det må legges til rette for at norske aktører kan delta aktivt i utviklingen

Vennlig hilsen  
Norsk Hydrogenforum



**Ingebjørg Telnes Wilhelmsen**  
Generalsekretær