

Norsk Hydrogenforums innspill til Statsbudsj. 2018 – Transp.& komm.komiteen

Hydrogen som energibærer er en avgjørende komponent for å realisere nullutslippssamfunnet – og som det påpekes i NTPs nye klimastrategi vil det være helt sentralt å ha med en solid satsing på hydrogenteknologi for å nå klimamålene satt i transportsektoren i årene framover.

Drivlinjer basert på hydrogen egner seg bedre jo tyngre og større kjøretøyet eller fartøyet er, og er derfor avgjørende for å sikre storskala nullutslippstransport på vei, bane og på sjø – da det er her de store utslippskildene i transportsektoren er.

Det finnes 75 hydrogenbiler på norske veier i dag. Norsk Hydrogenforum mener at vi fra nå av må gjøre et tydelig skille mellom hydrogenbiler og elbiler - da vi er i en tidlig startfase og må ha de samme insentivene som elbilene hadde, frem til minst 50.000 biler. Det vil være svært kritisk dersom hydrogenbiler får reduserte fordeler på samme måte som elbiler, fordi man er helt avhengig av insentivpakken som starthjelp til å bygge opp et kritisk førstemarked, på linje med det elbilene fikk i startfasen.

De siste årene har vi møtt stor interesse fra næringslivet for å ta i bruk hydrogendrevne kjøretøy og skip over hele Norge. For å ta næringstransporten på vei først – så behøves en helt annen tilnærming og mye sterkere overordnet styring for en realistisk overgang til nullutslippstransport. Enovas kjøretøyprogram har hatt svært laber effekt så langt, fordi det gir for lav støttesats, har for mange begrensninger og kun tilskudd til enkeltmottakere, uten å se disse i en større sammenheng hvor for eksempel fellesprosjekter der flere små og store støttemottakere kunne dele på felles infrastruktur.

Enovas hydrogenstasjonsstøtte som ble lansert i år – følger ikke opp Stortingets vedtak om nasjonalt stasjonsnettverk. Ved å kun støtte 3 stasjoner i år undergraver de målsettingen om å kunne nå 50.000 hydrogenkjøretøy innen 2025 – og setter i fare den oppskaleringen vi trenger for å realisere de ulike nullutslippsmålene også for tyngre transportformer – hvor vi må komme raskt i gang med uttesting, for så å gradvis kunne komme opp i volum. Her kan også norsk næringsliv ta en mye større utviklerrolle enn i feks. personbilmarkedet.

Norsk Hydrogenforum savner en helhetlig politikk for hele verdikjeden for hydrogen hvor man ikke bare fokuserer på fornybar transport, men ser hvilken rolle hydrogen kan spille for hele kraftsystemet og ikke minst næringsutvikling over store deler av landet. Vi kan realisere mye mer fornybar kraftproduksjon gjennom å øke anvendelsen til transportsektoren, og bygge ut distribuert hydrogenproduksjon over hele landet. Slik kan vi tilgjengeliggjøre denne i stor skala - også for skipsfarten. En rekke ferske maritime studier viser et mangfoldig potensiale for hydrogendrevne skip, hvor ferger bare er begynnelsen.

Blant annet står cruisenæringen overfor en revolusjon. Verdens første cruiseskip på hydrogen er norskeid og nærmer seg bestilling. Ved Hellesylt i Geirangerfjorden er det nylig utredet et stort potensiale for å utnytte bedre den lokale kraften til å produsere hydrogen, med fast leveranse til hydrogenferger og cruiseskip på Geirangerfjorden, og det finnes mange andre lokale eksempler i Fjord-Norge.

Enova har ikke tatt grep om noen overordnet plan for nullutslipp i transportsektoren gjennom å invitere næringen, så Norsk Hydrogenforum etablerer nå et forslag til veikart for felles infrastruktur som kan etableres for både veitransport, jernbane og maritime brukere. Dette har vi kunnet sette i gang basert på ekstra støtte på 1 mill kr. i rev. Statsbudsjett i år, men dette ligger ikke inne for neste år og det er derfor avgjørende at vi kan få videreført denne støtten. Vi har sterke aktører innen hydrogen som er verdensledende på sine teknologier, og det er viktig at vi er godt rustet til koordinere og bygge videre på dette konkurransefortrinnet.

Oppsummert så må man se alle faktorene under ett for å forstå hvilken rolle hydrogen kan spille i det grønne skiftet – dette mener vi er manglende i koblingen mellom politikken i energi- og transportsektoren. Vi trenger en sektorovergripende tilnærming og forståelse på dette området. Denne rollen burde Enova ha tatt og vi mener de har forsømt sitt transportmandat – så dette må styrkes betydelig og det mener vi komiteen må ta høyde for i sitt arbeid med neste års Statsbudsjett.