Norsk Hydrogenforum

Luftfartstilsynet

Deres dato	06.07.2026
Deres ref.	25/10889
Vår ref.	TKH/ITW/Alternative flydrivstoff
Vår dato	30.10.2026

NHFs innspill til høring av forslag til forskrift om bruk av alternative flydrivstoff (RefuelEU Aviation-forskriften)

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å gi innspill til Luftfartstilsynets og Miljødirektoratets forslag til gjennomføring av RefuelEU Aviation-forordningen om bruk av alternative flydrivstoff i norsk rett. NHF er den nasjonale bransjeforeningen for hydrogen og hydrogenbaserte derivater som ammoniakk, metanol og andre syntetiske drivstoff. Våre medlemmer representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren, myndigheter, organisasjoner og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge.

1. Rask gjennomføring er viktig for norsk næringsliv

NHF støtter rask gjennomføring av forskrift om bruk av alternative flydrivstoff med ikrafttredelse 1. januar 2028 eller så tidlig som praktisk mulig. RefuelEU Aviation er allerede trådt i kraft i EUs medlemsland, og det er svært viktig for norske bedrifter at de kan konkurrere på like vilkår i EUs indre marked med de samme, harmoniserte reglene. For å redusere administrative kostnader, er det viktig at norske bedrifter får tilgang til unionsdatabasen når det er praktisk mulig.

2. Delegerte kommisjonsforordninger for fornybare drivstoff av ikke-biologisk opprinnelse må inn i EØS-avtalen

For at RefuelEU Aviation-forskriften skal kunne gjennomføres 1. januar 2028, anmoder vi om at de to delegerte kommisjonsforordningene 2023/1184 og 2023/1185 tas inn i EØS-avtalen og gjennomføres i norsk rett nå. De to kommisjonsforordningene definerer når elektrolysebasert hydrogen kan regnes som fornybart og gir metode for beregning av klimagassutslippsbesparelser. Disse er svært viktige for å kunne håndheve regelverket for fornybare drivstoff av ikke-biologisk opprinnelse, særlig med tanke på sertifisering, rapportering i unionsdatabasen og nulltelling i klimakvotesystemet (ETS). Manglende

Norsk Hydrogenforum
Org.nr. NO 980 573 281 MVA
post@hydrogen.no | www.hydrogen.no

gjennomføring vil ikke bare vanskeliggjøre gjennomføring av RefuelEU Aviation-forskriften, men også føre til økt regulatorisk kompleksitet og redusert likebehandling i det indre marked for norsk hydrogennæring.

3. Hydrogenbehov og mulighet for å dekke etterspørselen med syntetisk drivstoff produsert i Norge

NHFs årlige kartlegging av det norske hydrogenlandskapet[1] viser at det er industriaktører i Norge som arbeider mot investeringsbeslutning på prosjekter for produksjon av syntetisk drivstoff, og som planlegger å produsere omtrent 50 millioner liter innen 2035. Dette er like mye som konsekvensanalysen oppgir som forventet etterspørsel i 2035.

Hydrogenbehovet for syntetiske drivstoff utgjør ca. 4.700 tonn i 2030 og 146.000 tonn i 2050 med Alternativ 1 (10 lufthavner). Tilsvarende utgjør behovet ca. 5.100 tonn i 2030 og 157.000 tonn i 2050 med Alternativ 2 (16 lufthavner).[2] Med de investeringsbeslutningene som er tatt i Norge så langt, vil produksjonsvolumene for hydrogen (inkludert produksjon av hydrogenderivater) femdobles til rundt 25.000 tonn innen 2030.

De norske planene for produksjon er dermed godt dimensjonert for kravene som kommer i RefuelEU Aviation, uavhengig av antallet unionslufthavner.

4. Syntetiske drivstoff bør produseres i Norge for å styrke forsyningssikkerheten

I konsekvensutredningen påpekes det at alternative flydrivstoff inngår i globale forsyningskjeder med relativt lave transportkostnader, og det er derfor ikke sikkert at syntetisk flydrivstoff vil bli produsert i Norge. I denne sammenheng vil vi fremheve at Norge i dag er netto importør av flydrivstoff, og Norge vil i en eventuell krise eller krigssituasjon med høy sannsynlighet ikke ha tilstrekkelig tilgang på flydrivstoff. Syntetiske drivstoff kan brukes både i sivil og militær luftfart. Lokal produksjon av syntetiske drivstoff reduserer behovet for importerte flydrivstoff og øker forsyningssikkerheten. Vi mener derfor at det bør legges til rette for at syntetiske drivstoff produseres i Norge.

Det er viktig at norske industriaktører som planlegger å produsere syntetiske drivstoff kan delta i de samme innovasjonsordningene og finansieringsmekanismene som prosjekter i europeiske naboland kan. Nylig lanserte Tyskland, Østerrike og Luxemburg en auksjonsmekanisme

[1] Hydrogen.no, *The Norwegian Hydrogen Landscape*, 28. mai 2026.
[2] Utregnet med konverteringsfaktor på 0,49 tonn hydrogen per tonn e-SAF og antatt tetthet på 0,8 kg hydrogen per liter e-SAF.

tilsvarende 2,12 milliarder euro som skal utløse investeringer i syntetisk drivstoff i Europa.[3] Auksjonen er første initiativ i Europakommisjonens *Early Mover's Coalition*, som ble etablert i forbindelse med lanseringen av *Sustainable Transport Investment Plan* i 2025. I tillegg til å bidra til klimagassreduksjoner er en viktig motivasjon bak initiativet å styrke energiuavhengighet og de europeiske verdikjedene. Ifølge det tyske samferdselsdepartementet kan prosjekter i EØS-land delta i auksjonen på lik linje som andre europeiske prosjekter. Slik deltakelse er svært viktig for norske bedrifters mulighet til å konkurrere på like vilkår. Norske myndigheter bør derfor være oppmerksomme på denne problemstillingen og arbeide for at norske bedrifter kan delta også i fremtidige auksjoner.

Flere europeiske industriaktører jobber nå i dialog med europeiske forsvarsmyndigheter med å etablere modulbasert, distribuert produksjon av syntetiske drivstoff som skal kunne forsyne NATO i krigstid og sivil luftfart i fredstid. Også i Norge er det tilsvarende planer,[4] og det er viktig at det tas hensyn til dette i myndighetenes videre arbeid.

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum

Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Generalsekretær

Tor Kristian Haldorsen
Myndighetskontakt og internasjonalt samarbeid

[3] Federal Ministry of Transport (BMV), *Germany, Austria and Luxembourg launch joint eSAF funding scheme*, 21. september 2026.
[4] E24, *Nel varsler Rheinmetall-samarbeid*, 13. oktober 2026.