

**Til: Statens vegvesen**  
(digital innsendelse)

**Deres dato:** 05.09.2023  
**Deres ref.:** 23/151099-1  
**Vår dato:** 13.10.2023  
**Vår ref.:** ITW/JCG CO2-  
utslippskrav

## NHFs hørings svar til forordning (EU) 2023/851

Norsk Hydrogenforum viser til høring av forslag til endring av forskrift 28. des. 2018 nr. 2247 om krav til CO<sub>2</sub>-utslipp mv. for produsenter av person -og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O). NHF takker for gode høringsdokumenter og muligheten til å komme med innspill.

Norsk Hydrogenforum (NHF) er en nasjonal bransjeforening for hydrogen og ammoniakk som representerer transportsektoren, industrien, kraftbransjen, og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge. NHF er også sekretariat for «Fylkesnettverket», der alle fylkeskommunene (utenom Innlandet) og kommunene Oslo, Trondheim, Porsgrunn, Bodø, Berlevåg, Kvinesdal, Hitra og Kristiansand deltar.

EUs utslippskrav til person- og varebiler er en viktig driver av utviklingen av utslippsfrie kjøretøy. Etter at Norge i flere år har hatt en enestående posisjon når det gjelder å ta i bruk elektriske personbiler, ser vi nå at det er en positiv utvikling også i andre land. Det skyldes ikke minst et samspill mellom EUs og nasjonale myndigheters krav, og bilprodusentenes utvikling av nye utslippsfrie modeller som i større grad dekker markedets behov.

### Kommentar til vedtatte endringer i utslippsmålene

Det er veldig positivt at Norge under klyngemøtet med Kommisjonen om «Den grønne giv» var tydelig på at EU må sette så strenge utslippskrav som mulig. Vi mener det har stor betydning at EU har besluttet å skjerpe utslippsmålene i forhold til det opprinnelige forslaget. Dette er i tråd med NHFs innspill til forslag til revidert forordning (EU) 631/2019, der vi foreslo en økning til 70% reduksjon for personbiler og 60% for lette varebiler i 2030. EU har nå vedtatt 55% for personbiler og 50% for varebiler.

NHF foreslo også en skjerping av utslippsmålene for 2025 og synes det er skuffende at EU ikke har justert disse. Det haster å få ned utslippene, og alle relevante midler må tas i bruk. Strengere krav øker tempoet i markedsintroduksjonen av nye utslippsfrie kjøretøy. Med det store gjennombruddet som elektriske biler har hatt i Norge bør det også være mulig å øke tempoet i EU. I tillegg er det nå hydrogenbiler tilgjengelig som sammen med elbilene vil dekke markedets behov. Toyota Mirai og Hyundai Nexo har vært på markedet i flere år allerede, og BMW lanserte i juni en satsing på hydrogendrevet i5. Flere varebiler er nå tilgjengelig, blant annet fra Toyota, Opel, Renault, Peugeot og Hyvia.

Det er viktig at Norge opprettholder målene i NTP om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy innen 2025. På dette området kan og bør Norge fortsatt være en drivkraft for markedsendring.

## Hydrogen til personbiler og lette varebiler

Den store elbilsuksessen i Norge har vist at det er mulig å få til en krevende endring når det blir lagt til rette for det. Batterielektriske biler har fått stor utbredelse i Norge. I mange land med svakt strømnett vil en elbilsatsing lik den vi ser i Norge være svært vanskelig grunnet store system- og kostnadsbarrierer. I disse landene vil hydrogenbiler spille en større rolle i omstillingen. Selv om utviklingen har tatt tid, ser vi at stadig flere bilprodusenter vil ha hydrogenbiler som en del av sitt produktspekter.

Til tross for suksess for elbiler i Norge, mener NHF at det også er behov for bruk av hydrogen til utvalgte segmenter av personbiler og lette varebiler her i landet. Flere norske byer har mål om å være helt utslippsfrie innen 2030, og hydrogenbiler vil kunne bidra til dette innen segmenter som:

- drosjenæringen
- logistikk (særlig budbiler som trenger lang rekkevidde og kort fylletid)
- hjemmesykepleien (særlig i områder med spredt bebyggelse og/eller lange kuldeperioder)

## Hydrogenstasjoner

Dessverre ble to av tre hydrogenstasjoner for lette kjøretøy i Osloområdet stengt da Everfuel i august besluttet å legge ned sin virksomhet i Norge. Det er nå kun Hynion sin stasjon på Høvik som tilbyr hydrogen til lette kjøretøy i tillegg til ASKOs stasjon på Tiller i Trondheim. Fokuset fra hydrogenelskapene er nå først og fremst på tungtransport, og de har planer om etablering av nettverk for dette. Blant annet har Enova nylig gitt støtte til utbygging av tre nye hydrogenstasjoner på Dombås, Stavanger og Vestby.

NHF mener det kan bli nødvendig med utbygging av hydrogenstasjoner også for lette kjøretøy i Norge, og ber myndighetene følge med på utviklingen med hensyn til bruk av hydrogen i Europa og eventuelt etablere støtteprogram for dette. Kravet i AFIR er for øvrig at offentlig tilgjengelige stasjoner skal designes slik at de kan levere hydrogen både til lette og tunge kjøretøy.

## Nødvendig å se utslippskrav og infrastruktur i sammenheng

Som det fremgår av høringsnotatet på side 2 og 3, er det nødvendig med flere virkemidler for å redusere av klimagassutslippene fra veitransporten. Det vises blant annet til den nye forordningen om infrastruktur for alternative drivstoff som ble vedtatt av EU i juli. Norge er i liten grad omfattet av TEN-T nettverket, og det blir derfor i større grad opp til nasjonale myndigheter å sikre at det etableres landsdekkende nettverk for hydrogenstasjoner i Norge. I det arbeidet er det viktig med helhetlig og balansert utbygging av infrastruktur. Blant annet kan bruk av hydrogen til transport sammen med el bidra til en bedre utnyttelse av nettkapasiteten, noe som er relevant da nettselskapene har varslet at de vil kunne få problemer med å tilby den nødvendige kapasiteten.

Forordningen ble vedtatt 19. april 2023, og kom til anvendelse i EU fra 15. mai 2023. NHF oppfordrer norske myndigheter til å sørge for en implementering også i Norge, og endre forskrift 28. des. 2018 nr. 2247 i tråd med dette.

Vi håper våre innspill er nyttige og ta gjerne kontakt dersom dere har spørsmål til våre kommentarer.

Vennlig hilsen  
Norsk Hydrogenforum

**Ingebjørg Telnes Wilhelmsen**  
Generalsekretær