

**Til: Enova**

**Vår dato:** 16.11.2023  
**Vår ref.:** ITW/Enova/høring

## **Innspill til støtteprogram for tunge nullutslippskjøretøy fra NHF**

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for et informativt og bra webinar den 6. november og for muligheten til å komme med innspill til Enovas støtteprogram for tunge nullutslippskjøretøy.

NHF er den nasjonale bransjeforeningen for hydrogen og ammoniakk, og representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, teknologileverandører, transportsektoren og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge. NHF er også sekretariat for «Fylkesnettverket», et hydrogennettverk der alle fylkeskommunene (utenom Innlandet) og kommunene Oslo, Trondheim, Porsgrunn, Bodø, Berlevåg, Hitra, Kvinesdal og Kristiansand deltar.

### **Oppdatert prosjektoversikt**

NHF la 8. november frem en oppdatert kartlegging<sup>1</sup> av de offentlige kjente hydrogen- og ammoniakkprosjektene i Norge. Siden april i år har antallet prosjekter økt fra 126 til 179. 59 av prosjektene er knyttet til produksjon av hydrogen. Samlet har disse prosjektene en produksjonskapasitet på over 11 000 MW i 2030, fra fornybar og lavkarbon hydrogen. Per november foregår det produksjon på fem lokasjoner i Norge. I tillegg har fire tatt investeringsbeslutninger. Disse 9 prosjektene tilsvarer kun 6,5 - 8,8 prosent av planlagt produksjonskapasitet for 2025.

Utviklingen vi ser i markedet nå, er dessverre at investeringsbeslutninger settes på vent. Det er derfor av stor betydning at det bygges opp en etterspørsel etter hydrogen i Norge, og at det i en innledende fase stimuleres til økt kjøp og bruk av tunge kjøretøy på hydrogen, som vil bli en viktig avtaker av hydrogen.

### **Hydrogendrevne lastebiler vil bli viktig i Norge**

Miljødirektoratet og Statens Vegvesen har foreslått at NTP-målet for utslippsfrie lastebiler i 2030 økes fra 50 prosent til 100 prosent. Det målet kan ikke nås uten å ta i bruk hydrogen. En undersøkelse gjort av tyske NOW, som forvalter støtteordningene innen utslippsfri landtransport i Tyskland, viser at lastebilprodusentene forventer at nysalget av utslippsfrie lastebiler i 2030 har en 80/20 fordeling mellom elektriske og hydrogendrevne lastebiler. Det betyr salg av mer enn 17.000 tunge hydrogenlastebiler bare i Tyskland i 2030. Med Norges geografi, topografi og klima forventer NHF at tyngre hydrogenkjøretøy vil bli et viktig supplement til batteridrevne lastebiler.

I det videre ønsker vi å kommentere nærmere på programmet for tunge nullutslippskjøretøy.

---

<sup>1</sup> <https://www.hydrogen.no/faktabank/det-norske-hydrogenlandskapet>

### **Det bør på sikt etableres et eget program for hydrogenkjøretøy**

NHF er innforstått med at statsstøttereguleringen krever at det skal være reell konkurranse, og at det per nå er for få leverandører av hydrogenlastebiler. Vi har derfor forståelse for at det i denne runden etableres et felles program for elektriske og hydrogendrevne lastebiler. Det arbeides imidlertid godt hos flere lastebilprodusenter så når antallet tilbydere øker, mener vi at Enova bør etablere et eget konkurransebasert program for hydrogenlastebiler, slik Enova tidligere hadde for biogasslastebiler.

### **Støtter modenhetsfaktoren**

Det er positivt at Enova introduserer en modenhetsfaktor basert på CRI i rangeringen for å sikre at hydrogenlastebiler får en reell mulighet til å nå opp i konkurransen. Vi mener Enovas tolkning av skalaen for kommersialisering er god, og støtter en vekting på 30 %.

### **Uheldig med konkurranse på støttegraden**

Enova foreslår at det blir konkurranse på støttegraden. NHF mener dette gir lastebileierne redusert forutsigbarhet og vi er bekymret for at det vil redusere antall søknader. Vi tolker GBER § 36 b) slik at det ikke er et absolutt krav om å konkurrere på støttegrad. Vi foreslår derfor at støttegraden legges fast, på samme måte som den tyske støtteordningen som administreres av NOW<sup>2</sup>. Der er støttegraden fast på 80 prosent til de som innvilges støtte. En konkurranse på støttegrad vil sannsynligvis favorisere de store transportørene. I lys av at de fleste transportørene består av små og mellomstore bedrifter, bør programmet innrettes slik at også de mindre aktørene har en reell mulighet til å nå opp i konkurransen.

### **Støttegraden bør økes for hydrogenlastebiler**

Det er bra at Enova foreslår å øke støttegraden fra 40 til 60 prosent. Vi mener imidlertid at det for hydrogenlastebilene ikke er tilstrekkelig. De første hydrogenlastebilene er kostbare og med 60 prosent støttegrad blir det en betydelig merkostnad som må dekkes av lastebileierne. Vi mener derfor at støtten bør være fast på 80 prosent slik den er i det tyske støtteprogrammet.

### **Årlig forventet kjørelengde bør erstatte kostnadseffektivitet**

Hydrogenlastebilene blir viktigst i det tyngste lastebilsegmentet som er det vanskeligste å elektrifisere direkte. Hydrogen har her et fortrinn for de lastebilene som skal kjøre lengst og ha høy driftsutnyttelse. Disse vil dermed ha en lang årlig kjørelengde. Det vil i hovedsak dreie seg om trekkvogner, som i Norge utgjør ca. 25 prosent av solgte lastebiler. Kostnadseffektivitet beregnet som omsøkt støtte per årlig utslippsreduksjon er et godt kriterium. Vi mener imidlertid at planlagt årlig kjørelengde heller bør benyttes som rangeringskriterium. Dette vil støtte opp om målet å kutte mest mulig utslipp og bidra til at støtte rutes til de som kjører lengst.

### **Innsendelse av søknad**

Enova foreslår at det er forhandler som sender inn søknad. Etter det vi kan se, er forhandler ikke nærmere definert, men NHF antar at det her menes representanten for lastebilprodusenten i Norge. Siden lastbilprodusentene leverer både batteridrevne og hydrogendrevne lastebiler, er vi bekymret for at det kan føre til en skjevhet i konkurransen. Vi har forståelse for at Enova ønsker å gjøre søknadsprosessen enkel for eiere av kjøretøy, men mener likevel at det blir ryddigere at eier av lastbilene sender inn søknadene.

NHF oppfatter at det må sendes en søknad per lastebil. For å etablere et godt «businesscase» på hydrogenstasjonen og sikre et tilstrekkelig avtak, vil det være behov for å få støtte til flere

---

<sup>2</sup> <https://www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de>

kjøretøy. Vi mener derfor at Enova bør vurdere å åpne for at det søkes om støtte til flere kjøretøy i én søknad. Dette forutsetter selvfølgelig at de omsøkte kjøretøyene er av samme type.

### **Ønsker økt forutsigbarhet knyttet til rammen av programmet**

Enova ga på webinar uttrykk for at det foreløpig ikke er avsatt en budsjetttramme for programmet. NHF mener det er viktig at støtteprogrammet understøtter rask utrulling av utslippsfrie kjøretøy. Det er derfor viktig at budsjettet dimensjoneres slik at dette blir mulig. Rask utrulling av kjøretøy vil gjøre det lettere for de som skal bygge stasjoner å ta investeringsbeslutning, og det gir økt moment i omstillingen av transportbransjen frem mot 2030. NHF viser her til H2Truck-prosjektet som vi deltar i og mener det er realistisk å få 100 hydrogenlastebiler på norske veier i løpet av 2025. På bakgrunn av dette bør programmet ha en varighet som minimum må gjelde ut 2025.

### **Viktig at støtteprogrammet for tyngre kjøretøy ses i sammenheng med infrastruktur**

For at transportørene skal kunne investere i kjøretøy, må de være sikre på at hydrogen blir tilgjengelig. NHF er innforstått med at Enova ikke gjennomfører en innspillsrunde på støtteprogrammet for stasjoner. I lys av viktigheten av samtidighet og tidligere dialog, tillater vi oss likevel å kommentere kort på noen sentrale punkter.

### **Det må etableres et nettverk av hydrogenstasjoner**

Forordningen om infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR) stiller krav til medlemslandenes etablering av hydrogenstasjoner. Flere hundre stasjoner skal bygges i Europa fram mot 2030. I tillegg til et landsdekkende nettverk, må det derfor legges til rette for grensekryssende trafikk.

Det transporteres et stort antall varer på tvers av landegrensene og disse skal over på nullutslipp. NHF leder et nordisk prosjekt, Next Wave, som arbeider for at hydrogenlastebilene skal introduseres på markedet i Norden i en tidlig fase. Videre jobbes det i prosjektet med hva som må på plass for å etablere nødvendig infrastruktur i de nordiske landene<sup>3</sup> og hvor den grensekryssende transporten bør gå. Prosjektet har i flere rapporter kartlagt barrierer og status for infrastruktur, lastebiler, busser og anleggsmaskiner<sup>4</sup>.

Hydrogenlastebilene forventes å ha en rekkevidde fra ca. 500 km. og oppover, og det innebærer at det er et begrenset antall stasjoner som det behøves støtte til for å få et tilstrekkelig nettverk.

### **Støttegraden og maksimalt støttebeløp må økes**

Det er veldig bra at Enova nylig har innvilget støtte til fire stasjoner, men her ble verken maksimal støttegrad på 40 prosent eller maksimalt beløp på 10 millioner kroner bevilget til noen av stasjonene. NHF mener det er uheldig at handlingsrommet ikke utnyttes fullt ut for å kompensere en større grad av merkostnadene. I følge IEAS siste rapport<sup>5</sup> Hydrogen Global Review 2023, har kostnaden knyttet til hydrogenteknologi økt betydelig det siste året. 10 millioner kroner som er maksimal støttesats utgjør i dag på langt nær 40 prosent av merkostnadene for etablering av en hydrogenstasjon for tungtransport. Det maksimale støttebeløpet må derfor økes. Basert på våre kostnadsberegninger, bør maksimalt støttebeløp økes til 30 millioner kroner.

<sup>3</sup> <https://nordichydrogenpartnership.com/wp-content/uploads/2022/04/D5.1-5.2-Deployment-of-H-trucks-and-infrastructure-in-the-Nordic.pdf>

<sup>4</sup> <https://nordichydrogenpartnership.com/nextwave/rapporter/>

<sup>5</sup> <https://www.iea.org/reports/global-hydrogen-review-2023/executive-summary>

NHF mener at støttegraden også bør økes. Vi viser her til støtteprogrammet i Tyskland der det gis 80 prosent støtte av investeringskostnaden (CAPEX) til stasjonene. Dette er hjemlet i gruppeunntakets (GBER) paragraf 36 a). Viser også til støtteprogrammet i Sverige, der Energimyndigheten har tildelt støtte til 13 stasjoner som har fått investeringsstøtte på 100 prosent. Det er nå en konkurranse mellom de europeiske landene for å få de første hydrogendrevne lastebilene på markedet, og gode støtteordninger vil gjøre at Norge stiller sterkere i den internasjonale konkurransen.

Enova tilbyr i dag inntil 80 prosent støtte til underveislading for tunge kjøretøy, med hjemmel i GBER paragraf 36 a). Vi mener at samme støttegrad må gis til hydrogenstasjoner, for å sikre en likebehandling av nullutslippsteknologiene.

Vi håper våre innspill er nyttige i det videre arbeidet og ser frem til videre dialog.

Vennlig hilsen  
Norsk Hydrogenforum



**Ingebjørg Telnes Wilhelmsen**  
Generalsekretær