

Høringsnotat fra Norsk Hydrogenforum

De siste årene har vi vært vitne til en rekke internasjonale gjennombrudd for hydrogen i alle deler av transportsektoren. Dette er en suksesshistorie der norske næringsaktører har sikret seg store kontrakter. Samtidig har det i høst også blitt stadig tydeligere at vi mangler de politiske virkemidlene som kan koble Norge på denne utviklingen, og som kan skape et hjemmemarked.

Tre bilprodusenter tilbyr nå hydrogenpersonbiler i Europa, tre ulike produsenter har presentert hydrogenlastebiler med rekkevidde og motorkraft til å fylle de aller fleste tungtransportbehov i Norge innen få år, hydrogenvarebiler introduseres i flere markeder, hydrogentog er satt i kommersiell drift i Tyskland, langs norskekysten foregår det nå en rekke utviklingsprosjekter for hydrogen i blant annet ferger, passasjerbåter og supplybåter, og i løpet av neste år skal det første hydrogenflyet beregnet for kommersiell drift på vingene i USA.

Bak de fleste av disse prosjektene finnes det også store norske industriaktører. Nel produserer elektrolysører og hydrogenstasjoner, og har det siste året inngått nye milliardkontrakter. Hexagon Composites fra Ålesund er verdens desidert største produsent av hydrogentanker til transportsektoren. Verft og skipsmiljøer langs norskekysten gjør millioninvesteringer i hydrogenteknologi.

Midt i alle disse suksesshistoriene har vi i høst opplevd at 4 av Norges 8 hydrogenstasjoner har måttet stenge ned driften på grunn av mangelfull finansiering. Vi opplever også at til tross for at det finnes aktører med kapital og vilje til å bygge ut nye stasjoner, så setter et svært mangelfullt statlig virkemiddelapparat en kraftig brems på dette. Bare inntil tre stasjoner kan få statlig støtte pr år, og i inneværende år har bortfallet av Hyop som utbygger ført til at det gis støtte til bare to stasjoner. Dagens situasjon står i skarp kontrast til Stortingets enighet om en sterkere nasjonal satsing på hydrogeninfrastruktur siden 2016.

Norsk Hydrogenforum (NHF) ser med stor bekymring på at den manglende satsingen på hydrogen-infrastruktur kan være i ferd med å låse oss til batteriteknologi som den eneste løsningen for å fjerne fossil energi fra veitransportsektoren. Vi har samtidig merket oss at Elbilforeningen har ytret sterk bekymring for mangler i utbyggingen av ladeinfrastruktur for å møte Stortingets 2025-mål om nullutslipp i nybilsalget.

NHF støtter Elbilforeningen i at det trengs et løft i utbyggingen av hurtigladere, men vil samtidig peke på at en betydelig introduksjon av hydrogenbiler, særlig for varebiler og de tyngre personbilklassene, vil redusere de potensielle utfordringene knyttet til ladeinfrastruktur. En blandet kjøretøypark av både batteribiler og hydrogenbiler vil sikre en mer robust infrastruktur for nullutslipp i hele transportsektoren. I land med tydeligere ambisjonsnivå satses det bredt på begge teknologier, og med de klare miljømålene som ligger i NTP er det en forutsetning at vi har slagkraftig satsing på både lading og hydrogenfyllermuligheter.

Flere norske transportaktører har vist stor interesse for å komme seg tidlig inn i hydrogenmarkedet, men møter den samme mangelen på virkemidler. Det behøves en helt annen tilnærming for en realistisk overgang til nullutslipp i tungtransportsektoren. Enovas program for nullutslippskjøretøy har så langt vi vet ikke utløst et eneste hydrogenkjøretøy, fordi det gir for lav støttesats, har for mange begrensninger og kun gir tilskudd til enkeltmottakere, uten å se disse i en større sammenheng hvor for eksempel fellesprosjekter der flere små og store støttemottakere kan dele på felles infrastruktur.

NHF savner en helhetlig politikk for hele verdikjeden for hydrogen. Vi opplever stor politisk interesse for hydrogen som løsning på enkeltområder, særlig innen maritim sektor, men vi etterlyser en mer overordnet analyse av hvordan fremtidens transport- og energisystemer skal fungere. Verdikjedene for personbilssektoren, tungtransportsektoren og maritim sektor henger tett sammen, og vi lykkes best med å skape bærekraft og lønnsomhet i én av disse sektoren hvis vi samtidig også lykkes i de andre.

Perspektivet strekker seg også utenfor transport, og handler vel så mye om hvilken rolle hydrogen kan spille for hele kraftsystemet. Elbillading og hydrogenproduksjon er komplementært for kraftnettet, da man kan samlokalisere og utnytte ledig effektkapasitet til elektrolyse når ladenivået er lavere. I tillegg kommer de store næringsmulighetene som allerede finnes, og som i fremtiden kan skapes, i hydrogenverdikjeden.

I regjeringserklæringen ble det lovet en helhetlig strategi som imøtekommer dette behovet for en overordnet plan for hydrogensatsingen. NHF vil sterkt oppfordre regjeringen til å igangsette arbeidet med denne strategien og til å snarest gjennom sin styringsdialog med Enova sikre nødvendig kompetanse og sette i gang en prosess for å utvikle bedre, mer målrettede tiltak for å få plass en tilstrekkelig hydrogeninfrastruktur. Kun ved storskala introduksjon av hydrogen i transportsektoren vil det være mulig å nå målsettingene for utslippsreduksjon.

Med vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum



Kristian Vik
Generalsekretær