

postmottak@oed.dep.no

postmottak@kld.dep.no

Deres dato: 7.1.2019

Vår ref.: 31/ITW

Vår dato: 13.2.2019

Innspill til helhetlig hydrogenstrategi

Innledning

Drivkraft Norges medlemmer ønsker å bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet ved å tilby kundene stabil tilgang på eksisterende og i økende grad alternative, bærekraftige drivstoffer. Våre medlemmers bensinstasjoner vil derfor i økende grad tilby alternative, bærekraftige energiformer for å ha et levedyktig økonomisk grunnlag for sin drift også i fremtiden. Vi sier derfor at fremtidens bensinstasjon er en energistasjon. Våre medlemmer justerer dermed sitt produkt- og tjenestetilbud i takt med endringer i forbrukernes behov og egne strategier. Vi har medlemmer med offensiv strategi på utbygging av hydrogenstasjoner, og de er nå i ferd med å etablere flere stasjoner. For at denne etableringen skal lykkes er det avgjørende at det nå arbeides med en helhetlig hydrogenstrategi.

Strategien bør knyttes til nasjonal plan for alternativ infrastruktur. I høringen av tekniske standarder og krav til merking i direktivet om infrastruktur for distribusjon av alternative drivstoff (DAFI), fremgår det at den delen som omhandler hovedforpliktelsen i direktivet, vil følges opp gjennom en nasjonal plan. Vi mener en ambisiøs hydrogenstrategi må være en viktig del av den nasjonale handlingsplanen. Etter vår vurdering bør derfor den helhetlige hydrogenstrategien omhandle forpliktelsene som ligger i DAFI artikkel 5.

Hvor mange hydrogenstasjoner trenger vi får å nå målet?

I DAFI legges det opp til etablering av et passende antall hydrogenstasjoner som gjør at man skal kunne sirkulere innenfor et hensiktsmessig nettverk. Foreløpige vurderinger, blant annet foretatt av Sintef, tilsier at vi bør ha mellom 50 og 100 stasjoner for å få et velfungerende nettverk i 2025. På sikt bør ambisjonene økes i takt med markedsutviklingen. Slik vi ser det, bør strategien legge til rette for utbygging i tre ulike spor; byer, korridorer og regionale distriktsnettverk.

Vi mener det er samfunnsøkonomisk viktig å starte med de største byene, der det raskere kan bygges opp et kommersielt marked basert på flåter. Bransjens vurderinger er at det er behov for 2-3 stasjoner i de 10 største byene.

Samtidig er det viktig at det legges til rette for at hydrogenkjøretøyene også kan kjøre mellom byene. Vi mener det er riktig å bygge ut 4-5 utvalgte korridorer, også med tanke på

næringslivstransport. Vi trenger færre korridorstasjoner sammenliknet med elektrisitet, da rekkevidden på hydrogenkjøretøy er lengre.

Etablering av storskalaproduksjon av hydrogen kan bidra positivt til å sikre kostnadseffektivitet. Industriprosesser kan samlokaliseres med hydrogenproduksjon som kan levere store mengder hydrogen til transportsektoren. Vi ser et potensiale for leveranse til maritim sektor, busser, godstrafikk, personbiler og jernbane fra samme lokasjon. Fordelen ved å ha en slik tilnærming i strategien, er at det åpner for at det kan etableres hensiktsmessige regionale nettverk i distriktene, og ikke bare i Sør-Norge som til nå har vært hovedfokus. Dette i tråd med intensjonene i DAFI.

Hvilke virkemidler bør omhandles i strategien?

Hydrogenbiler kan ikke fylles hjemme. Det er derfor helt nødvendig å få på plass en infrastruktur for hydrogen i forkant av bilparken. Det er store investeringer som skal tas på stasjonssiden, og hydrogen er avhengig av hjelp til å overkomme sine kommersielle hindre i en introduksjonsfase. Dersom vi lykkes med å etablere en infrastruktur for hydrogen, vil det gjøre Norge mer attraktivt for bilprodusentene, slik at vi får flere modeller tidlig inn i det norske markedet.

Økonomisk støtte

For å fremme innføring av flere miljøvennlige teknologier og energiformer med bærekraftig potensiale, er vi positive til avgiftsfordeler og støtteordninger i en kortere introduksjonsperiode, inntil alternativene er kommersielt konkurransedyktige uten subsidier.

I Stortingsvedtak nr. 872 fra juni 2016, fremgår det at «Enova skal sikre støtte til etablering av et nettverk av hydrogenstasjoner i de største byene og korridorene mellom». Vår erfaring er at vilkårene Enova stiller til lønnsomhet, gjør det mer krevende å få støtte, særlig ved etablering av korridorstasjoner. Det er også et poeng at antallet utlysninger fra Enova frem til nå, ikke er i tråd med de politiske ambisjonene og våre medlemmers plan for utrulling av hydrogenstasjoner. Vi mener derfor at det i strategien må legges føringer for en mer offensiv utlysning fra Enova. Det er positivt at bevillingene til Enova øker. Det er imidlertid helt avgjørende at disse midlene kanaliseres mot gode programmer som bidrar til raskere etablering av hydrogeninfrastruktur.

Vi mener strategien bør se nærmere på flere typer støtteordninger. For det første, er det behov for å vurdere økt investeringsstøtte, og da gjerne opp mot 70 %, som praktiseres i andre land. I områder som Asia og USA, som nå anses som «first movers» i transportsektoren, er den første infrastrukturen for hydrogen fullfinansiert eller tilnærmet fullfinansiert av det offentlige. For eksempel er det i California gitt offentlig støtte opp til 85% av investeringskostnadene. Også EUs støtteprogrammer åpner for større prosentandel i støtte til investeringen enn Enovas 40%-program.

Videre viser erfaringene at det er behov for driftsstøtte de første tre årene. Sistnevnte bør være koblet til resultatet, slik at støtten bortfaller dersom det er overskudd på driften. I California gis det eksempelvis 100.000 dollar i driftsstøtte per stasjon de første driftsårene. I Akershus

fylkeskommune er det etablert en driftsstøtteordning på inntil 1 million kroner per stasjon per år, i tre år etter oppstart. Dette bidrar til å begrense underskuddet for det enkelte anlegg, og bortfaller ved et eventuelt positivt driftsresultat for stasjonen.

Hydrogenlastebilene er mer kostbare, og tidlig utbredelse er derfor avhengig av støtte til innkjøp. CO₂-fondet kan etter vår vurdering, bli et viktig virkemiddel her, for å fremskynde konvertering til hydrogenkjøretøy i næringslivets transport.

Offentlige anbud

Myndighetene spiller en viktig rolle for å etablere et tidlig marked ved å etterspørre hydrogenkjøretøy i anbudskonkurranser. Vi tror en tydelig strategi vil bidra til økt konkurranse, og muliggjør flere og gode anbudskonkurranser.

Økt dialog

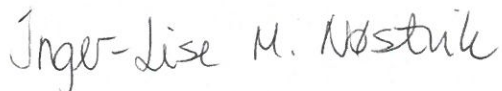
Det er helt avgjørende at nasjonale og lokale mål samordnes. Strategien bør videre søke å gi god forventningsavklaring mellom det offentlige og private aktører. Dagens bensinstasjoner er lokalisert på steder med godt trafikkgrunnlag. Vi er opptatt av å benytte de eksisterende stasjonene der det er mulig. Dersom det, for eksempel av plasshensyn, må velges nye lokasjoner for hydrogen, er det veldig viktig med en god dialog mellom involverte myndighetene. For eksempel, har det vært noen tilfeller, der vegmyndighetene har gjort det mer krevende å få etablert hydrogenstasjoner på ellers egnede tomter. Det er derfor viktig at strategien omhandler denne typen barrierer og bidrar til økt dialog og forståelse.

Effektiv saksbehandling

Det er videre viktig at saksbehandling i den enkelte kommune er effektiv. Det tar kun noen uker å bygge en hydrogenstasjon, men vi har sett eksempler på at plan- og reguleringsprosessen kan ta flere år. Siden infrastrukturen må på plass først, er det viktig at strategien adresserer og legger til rette for en effektiv kommunal saksbehandling. Trondheim og Bærum er eksempler på kommuner som har gjort en god jobb for å sikre effektiv saksbehandling, som kan brukes som rettesnor for å utvikle veiledere for kommunene.

Med vennlig hilsen

Drivkraft Norge



Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær

