

postmottak@kld.dep.no
postmottak@oed.dep.no



Deres ref:

Vår ref: KG

Oslo, 13.02.2019

Innspill til regjeringens helhetlige hydrogenstrategi

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) representerer om lag 3200 bedrifter, 20 000 lastebiler og en årlig omsetning på 30 milliarder. Med tanke på den beregnede økningen i godsmengdene fram mot 2030 kombinert med målene til utslippskutt står vi ovenfor en stor utfordring. Vi er teknologioptimister, og tror det er mulig å nå utslippsmålene gjennom å utnytte en kombinasjon av ulike teknologier til forskjellige typer transport.

NLF deltok på innspillmøtet om regjeringens hydrogenstrategi men fikk ikke anledning til å legge fram våre synspunkter i salen. Flere av deltagerne på innspillmøtet pekte på tungtransporten som en viktig brukergruppe for å få fart på norsk satsing på hydrogenteknologi og produksjon. Vi sender derfor dette skriftlige innspillet for å bevisstgjøre dere på hvordan næringens struktur må tas hensyn til dersom et eventuelt teknologiskifte skal kunne gå så raskt som mulig.

Høy utskiftingstakt i bilparken

Utskiftingstakten til norske lastebileiere er høy. I snitt blir bilparken byttet ut hvert femte år. Dette har gjort at utfordringene med lokale utslipp fra lastebiler er et marginalt problem i Norge. I 2020 vil 80 % av bilene være Euro VI, og nesten 9 av 10 kjørte kilometer vil bli kjørt med Euro VI-biler som har så gode rensesystemer at lokale utslipp er utradert. Denne teknologien kom på markedet først i 2014, og er en god illustrasjon på at utskifting til ny teknologi kan gå veldig raskt.

Veien mot lavutslippsteknologi

Situasjonen i dag er at det finnes svært få kommersielt tilgjengelige lav- eller nullutslippskjøretøy for de tyngste klassene. Hydrogenelektriske lastebiler er en av løsningene vi tror kan spille en viktig rolle i å få fart på utslippskuttene, siden den i teorien både eliminerer rekkeviddeproblematikken og utfordringen med tunge batteripakker som ødelegger for nyttelasten. Dersom denne teknologien viser seg å fungere og blir kommersielt tilgjengelig vil selvfølgelig våre medlemmer bruke den.



Næringslivets CO₂-fond

Dersom dette skifte skal kunne skje raskt er det viktig å ta hensyn til transportnæringsstruktur. Norske transportbedrifter er i hovedsak små og mellomstore bedrifter som ikke har økonomiske muskler til å investere i ny teknologi. 80% av NLFs medlemsbedrifter har fem eller færre lastebiler. Dette tegner også et representativt bilde av norsk transportnæring i alminnelighet. Dersom disse bedriftene skal settes i stand til å satse på denne teknologien må det en hel rekke insentiver på plass. Trolig vil innkjøpsprisen i lang tid være langt høyere en konvensjonell dieselteknologi og ikke minst er det vanskelig å spå hvordan ettermarkedet for denne type biler vil se ut den dagen bilene skal skiftes ut. Vi vil derfor peke på at det er avgjørende at et privat CO₂-fond etter modell fra NoX-fondet som næringslivet har bedt om kommer på plass.

Tilgjengelighet på fyllestasjoner er avgjørende

Det mest grunnleggende er uansett muligheten til å fylle tanken. Uten en infrastruktur som gir den jevne lastebileier tilgang til et fyllenettverk vil et raskt teknologiskifte aldri kunne finne sted. NLF ser for seg at introduksjonen av denne teknologien innledningsvis vil innebære at flåteeiere med økonomiske muskler etablerer egne fyllestasjoner gjennom offentlige tilskuddsordninger. Disse fyllestasjonene bør gjøres tilgjengelige for andre som ikke har økonomisk evne til å etablere egne. Etter hvert som omfanget av hydrogenkjøretøy i bilparken øker, må fylleinfrastrukturen følge med. Siden hydrogendrevne biler i tungtransporten sannsynligvis vil være mest anvendelig på regionale og lange transporter, kan vi se for oss at behovet for hydrogenfyllestasjoner vil komme spredt over hele landet. Dette kan i en overgangsperiode være krevende å etablere på kommersielt grunnlag. Det vil derfor være avgjørende med gode incentivordninger.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo, administrerende direktør



Knut Gravråk, rådgiver