

Samferdselsdepartementet
(Elektronisk innsendelse)

Deres referanse: 19/97
Deres dato: 5.5.2021
Vår. ref. ITW/Høring DAFI
Vår dato: 22.6.2021

Innspill til forslag til forskrift om infrastruktur mv. for alternativt drivstoff

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å komme med innspill til høringen av forskrift om infrastruktur for alternativt drivstoff. Innledningsvis er det ønskelig å komme med noen overordnede kommentarer, før vi kommenterer de enkelte forslagene noe nærmere.

Generell kommentar

Transportsektoren blir avgjørende for at Norge skal lykkes med å nå våre utslippsmål, og etablering av hydrogenstasjoner er et viktig og nødvendig tiltak. Tilgjengelighet av alternativt drivstoff er avgjørende for at transportnæringen skal kunne gå over til nullutslippsløsninger. Det er derfor gledelig at et enstemmig Storting, i forbindelse med vedtakelse av Klimaplanen for 2021-2030, ba regjeringen sikre utbygging av en helhetlig infrastruktur for null- og lavutslippskjøretøy.

I veikartet for hydrogen, som nylig ble lagt fram av regjeringen, framgår det i punkt 4.4.4.3 at «*regjeringen satser bredt på nullutslippsløsninger i transportsektoren, inkludert hydrogen.*» Transportbransjen etterlyser imidlertid konkrete mål og treffsikre virkemidler for etablering av hydrogenstasjoner i de største byene og langs de viktigste transportkorridorene i Norge.

Hvis store deler av industrien og samferdselssektoren skal elektrifiseres, vil behovet for strøm øke betydelig, og nettselskapene har varslet at de vil kunne få problemer med å tilby den nødvendige kapasiteten. Her vil bruk av hydrogen bidra til en bedre utnyttelse av nettkapasiteten. En rapport¹ fra Hydrogen Council om kost-nytte undersøkelser fra 20. januar 2020, viser at transportørene vektlegger transportkostnad per nyttevekt framfor energieffektivitet. Desto større batteriene blir, og desto mer hurtiglading som kreves, desto større økonomisk fortrinn er det å benytte hydrogen.

En énsidig satsing på ladeinfrastruktur øker belastningen på nettet betydelig og unødvendig. Grønt hydrogen produsert ved elektrolyse utnytter kapasiteten i nettet bedre og gir mindre behov for nettutbygging. Det resulterer i lavere drivstoffkostnad og dermed lavere transportkostnader. Slik NHF vurderer det, er det samfunnsøkonomisk lønnsomt med en balansert utbygging av både lade- og hydrogeninfrastruktur. Det er derfor viktig å få til et samspill mellom el- og hydrogeninfrastruktur for å sikre bedre utnyttelse av nettet og lavere total kostnader.

¹ [Path to hydrogen competitiveness - A cost perspective](#)

NHF sine medlemmer har lansert offensive planer om å bygge ut hydrogenstasjoner, både i Norge og i våre nærmeste naboland. Flere av disse stasjonene vil tilrettelegges både for tyngre kjøretøy, varebiler og flåter av personbiler, som for eksempel taxier. Slik NHF ser det, er det veldig positivt at direktivet om infrastruktur for alternativt drivstoff nå gjennomføres i norsk rett, slik at regelverket kommer på plass i takt med utbygging av hydrogenstasjoner.

Kommentarer til punkt 3.2 – Definisjoner

I forslaget § 2 nr. 7 defineres energistasjon som «*en innretning for fylling av annen type alternative drivstoff enn elektrisitet til kjøretøy eller fartøy via et fast eller flyttbart anlegg, et offshoreanlegg eller et annet system*». Det er i høringsnotatet på dette punktet vist til at definisjonen gjelder for LNG, uten at hydrogen er eksplisitt nevnt. NHF antar imidlertid at hydrogen inngår i denne definisjonen.

Det fremgår videre av høringsbrevet at den tidligere betegnelsen "fyllestasjon" foreslås endret til "energistasjon" i tråd med terminologi som nå benyttes av bransjen. Slik NHF oppfatter det, benyttes terminologien «energistasjon» som en samlebetegnelse for stasjoner som tilbyr ulike typer drivstoff, både de konvensjonelle og de alternative, som definert i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff § 3, tredje ledd. Etter det vi kjenner til, er bakgrunnen for at energistasjonsbegrepet ble introdusert, at det ikke lenger er dekkende å benytte terminologien «bensinstasjon».

På bakgrunn av dette, er det usikkert om den foreslåtte endringen vil bidra til en tydeliggjøring. Vår vurdering er at begrepet energistasjon også omfatter ladepunkter. NHF mener derfor at det opprinnelige forslaget med fyllestasjoner for henholdsvis hydrogen og LNG bør videreføres, slik at den norske forskriften reflekterer direktivets artikkel 5 og 6, som benytter terminologien hydrogenstasjoner og LNG-stasjoner.

Dersom det er ønskelig å benytte terminologien energistasjoner, mener vi at definisjonen av energistasjon, eksplisitt bør nevne hydrogen, slik at det ikke oppstår tvil på dette punktet.

Kommentarer til punkt 3.3 - Tekniske spesifikasjoner

Det er veldig positivt at forskriften på samme måte som vedlegg II, viser til gjeldende internasjonale standarder. NHF er representert i den norske speilkomiteen for hydrogenteknologi SN/K 182, der DSB innehar ledervervet, og det gjøres et godt arbeid på hydrogenområdet for å sikre harmonisering globalt.

Kommentarer til punkt 3.4 - Informasjon til brukere

I takt med at bruken av de alternative drivstoffene øker, er det viktig med tydelig informasjon til brukere og NHF støtter forslaget §§ 7-9. Det er også her positivt at det vises til internasjonale standarder, slik at de som fyller hydrogen, får den samme informasjonen både når de kjøper hydrogenkjøretøy og når de fyller hydrogen, uavhengig av hvilket land de befinner seg i.

NHF får en del henvendelser om hvor det er hydrogenstasjoner, både i Norge, men også i våre naboland. Det er bra at NOBIL er klargjort for hydrogenstasjoner. Vi kan imidlertid ikke se at det per i dag ligger inne noen hydrogenstasjoner i databasen. Det er ønskelig at de stasjonene som er offentlig tilgjengelig legges inn i databasen, og at NOBIL oppdateres løpende.

NHF kan gjerne være behjelpelig med å bidra til en oppdatering av NOBIL, dersom Samferdselsdepartementet eller Enova, som eier av databasen, ønsker bistand fra bransjen her.

Til informasjon tar vi med en liten oversikt over status for hydrogenfyllestasjoner i Norge:

- Trondheim i full drift (ASKO)²
- Høvik, Bærum i full drift (HYNION)
- Hvam, Romerike, gjenåpner i disse dager (Everfuel)
- Porsgrunn, gjenåpner i sommer (HYNION)
- Åsane, Bergen gjenåpner i september (Everfuel)
- Alna, Oslo, åpner offisielt 1/7-22 for både 700 og 350 bar og for 700 bar 6-8 måneder tidligere (Everfuel)

Kommentarer til punkt 5 – Økonomiske og administrative kostnader

Det fremgår av høringsnotatet punkt 5, at kostnadene som følge av forslaget vil være små for de som ønsker å etablere nye hydrogenstasjoner, men at det vil påløpe noen kostnader dersom de eksisterende stasjonene frivillig vil oppgradere i henhold til de tekniske standardene. NHF har ikke fått tilbakemeldinger om at kostnadene vil skape særskilte utfordringer her.

Vi håper våre innspill er nyttige i det videre arbeidet. Kom veldig tilbake til oss dersom dere har noen spørsmål eller ønsker mer utfyllende informasjon fra oss.

Vennlig hilsen

Norsk Hydrogenforum

Ingebjørg Telnes Wilhelmsen

Generalsekretær

² Stasjonen kan også benyttes av andre, men noe usikkerhet med hensyn til om denne stasjonen anses som offentlig tilgjengelig i forskriftens forstand