



STORTINGET

Innst. 280 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:129 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsing på hydrogen som energiberar for tog

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringa setta i gang eit arbeid for å få fram eit oppdatert kunnskapsgrunnlag for hydrogen brukt som energiberar for tog. Her bør ein skille mellom godstog, persontog, korte og lengre strekningar og sjå det opp mot etablering av hydrogenknutepunkt.
2. Stortinget ber regjeringa vurdere kva strekningar som best kan eigne seg for å setta inn tog med hydrogen som energiberar. Ein bør då sjå dette opp mot heile verdikjeda, både produksjon, distribusjon og forbruk.
3. Stortinget ber regjeringa prioritera å setta i gang differansekontraktar for hydrogen som også er retta mot realisering og innføring på skinnegående materiell, der det ikkje er mogleg eller økonomisk forsvart med andre nullutsleppsenergiberarar.
4. Stortinget ber regjeringa vurdere korleis verdikjeder for hydrogen for skinnegående materiell kan bli del av ein eksportmarknad.
5. Stortinget ber regjeringa vidareutvikla samarbeidet med dei andre nordiske landa om ein fullskala in-

frastrukturplan for hydrogen i Norden retta mot distribusjon til togmateriell som går mellom dei nordiske landa. I planen skal det leggest opp til utsléppsfri skinnegående gods- og persontransport mellom dei nordiske landa.

6. Stortinget ber regjeringa forsterka klimavektinga i innkjøpsprosessar som omhandlar skinnegående materiell.
7. Stortinget ber regjeringa sørga for at regelverket for å ivareta nye energiberarar som eksempelvis hydrogen og ammoniakk òg vert gjennomgått og oppdatert også for skinnegående materiell.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Trond Helleland, Erlend Larsen og Charlotte Spurkeland, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og fra Sosialistisk Venstreparti, Christian Torset, viser til representantforslaget fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsing på hydrogen som energibærer for tog. Komiteen viser også til departementets svarbrev av 22. mars 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. I svarbrevet skriver statsråden at regjer-

ingen vil legge til rette for hel- eller deelektrifisering, eller bruk av annen teknologi, for å «reduere utslipp fra attverande dieselstrekningar på jernbane», og at regjeringen vil «gå vidare med dette arbeidet og vil gje Jernbanedirektoratet i oppdrag å laga ei slik konseptvalutgreiing».

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er opptatt av å finne grønne løsninger som kan bidra til å nå klimamålene og bidra til grønn næringsutvikling. Transportsektoren står for om lag en tredel av norske klimagassutslipp, og flertallet mener at Norge også må gjøre det vi kan for å få ned utslippene på jernbanen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til det pågående arbeidet i Jernbanedirektoratet fra 2018, hvor en har studert mulighetene for nullutslipp for jernbanen, og hvor Jernbandedirektoratet nå får i oppdrag å lage en konseptvalgutredning for å vurdere de ulike alternativene som gir utslippsfri eller reduserte utslipp fra jernbane. Hydrogen vil være et av alternativene som skal vurderes.

Dette flertallet viser videre til at det haster å kutte utslipp for å nå klimamålene. Dette flertallet viser til at vi fremdeles har flere dieseltogstrekninger i Norge, som til sammen kommer til å slippe ut 400 000 tonn CO₂-ekvivalenter fram mot 2030. Dette flertallet mener det haster å få de gjenværende togstrekningene over på nullutslippsteknologi. Dette flertallet mener derfor regjeringen må legge fram en plan for å kutte utslippene på Nordlandsbanen, Rørosbanen, Raumabanen, Solørbanen og Numedalsbanen.

Dette flertallet viser til at det finnes flere gode alternativ for å kutte disse utslippene. Dette flertallet mener hydrogentog er et viktig alternativ, men vil ikke forskuttere at hydrogen nødvendigvis er en bedre løsning enn for eksempel bruk av batteridrevne tog. Dette flertallet mener prinsippet om teknologinøytralitet bør legges til grunn for å finne de beste løsningene for å få hele jernbanen utslippsfri.

Dette flertallet viser til at det skal utarbeides en KVVU for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen. Dette flertallet mener det er naturlig at denne KVVUen trekker opp linjene for hvordan vi best mulig kan kutte utslipp fra jernbanen og skisserer en tidfestet fremdriftsplan for å kutte utslippene på de gjenværende jernbanestrekningene i tråd med klimamålene våre.

På denne bakgrunn fremmer dette flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en tidfestet fremdriftsplan for å få de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekningene over på nullutslippsteknologi.»

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til Hurdalsplattformen som sier at en innenfor jernbane vil legge til rette for hel- eller deelektrifisering eller bruk av annen teknologi for å redusere utslipp fra gjenværende dieselstrekninger på jernbane. Videre sier Hurdalsplattformen at vi skal bidra til å bygge opp en sammenhengende verdikjede innen hydrogen der produksjon, distribusjon og bruk utvikles parallelt, og at det skal settes et mål for årlig produksjon av blå og grønn hydrogen innen 2030, samt vurderes å etablere et statlig hydrogenselskap.

Dette flertallet viser til svarbrev fra departementet av 22. mars 2022, hvor statsråden påpeker at regjeringens politikk innen hydrogen er lagt frem i en tilleggs melding til Meld. St. 36 (2020–2021) Energi til arbeid.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener det er viktig at Norge er fremoverlent, og minner om at det allerede er hydrogentog i kommersiell drift i blant annet Tyskland. Teknologien er på plass, og grønn hydrogen vil i tillegg være tilgjengelig i Norge i løpet av veldig kort tid. Gitt den hurtige utviklingen av hydrogenteknologi og markedet mener disse medlemmer det er viktig at regjeringen oppdaterer faktagrunnlaget sitt når det gjelder hydrogen som nullutslippsløsning på jernbane.

Videre merker disse medlemmer seg at olje- og energiministeren har lagt frem tilleggs melding til Meld. St. 36 (2020–2021) Energi til arbeid. I omtalen av meldingen heter det at:

«Regjeringen vil bidra i utviklingen av et marked for hydrogen i Europa, blant annet gjennom å delta i relevante samarbeidsforumer og -program for hydrogen, regelverkutforming for hydrogen i Europa som EØS-land, forskningssamarbeid, bilateralt samarbeid med relevante land og gjennom å skape et nasjonalt marked for hydrogen.»

Jernbane kan bli et slikt nasjonalt marked som staten har ansvaret for, i likhet med fergedrift, hvor det allerede er bestilt ferger som helt eller delvis har hydrogen som energibærer.

Disse medlemmer merker seg at departementet har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning for jernbane som gir utslippsfrie eller reduserte utslipp fra tog.

For disse medlemmer er det viktig at konseptvalgutredningen tar opp i seg forslagene som er fremmet i representantforslaget, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i sitt igangsatte arbeid med konseptvalgutredning for jernbane, få fram et oppdatert kunnskapsgrunnlag for hydrogen som energibæ-

rer for tog. Her bør man skille mellom godstog, persontog og korte og lengre strekninger og se det opp mot etablering av hydrogenknutepunkt.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke strekninger som best kan egne seg for å sette inn tog med hydrogen som energibærer. Dette bør vurderes ut fra hele verdikjeden, både produksjon, distribusjon og forbruk.»

Disse medlemmer viser til at bransjen etterlyser differansekontrakter som et virkemiddel for å få opp volumet på hydrogenproduksjonen, og ser dette som et godt verktøy for å komme i gang med de helhetlige verdikjedene. Bransjen selv ser på bruk av hydrogen som energibærer på tog som moden teknologi ettersom det i Europa er bestilt inn togsett som skal bruke hydrogen som energibærer. Disse medlemmer mener det vil være naturlig at det i arbeidet med konseptvalgutredningen gjøres en vurdering av ulike finansieringsmodeller for hvordan operatørene kan gjennomføre innfasing av kjøretøy med nullutslippsteknologi, og hvordan disse eventuelt påvirker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til konseptene.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere å innføre differansekontrakter for hydrogen som også er rettet mot realisering og innfasing på skinnegående materiell, hvor det ikke er mulig eller økonomisk forsvarlig med andre nullutslippsenergibærere.»

Videre mener disse medlemmer at verdikjedene for hydrogen brukt på tog kan bli viktig for vårt eksportmarked. Dette temaet må derfor også være en del av den kommende konseptvalgutredningen.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan det kan legges til rette for at næringslivet kan gjøre verdikjeder for hydrogen for skinnegående materiell til en del av et eksportmarked.»

Disse medlemmer merker seg videre at statsråden legger til grunn at det er European Union Agency for Railways (ERA) som har ansvaret for å utarbeide et felles europeisk regelverk for interoperabilitet innen Europa, og at dette inkluderer hoveddelen av det regelverket som ligger til grunn for godkjenning av et jernbanekjøretøy. Regelverket blir utarbeidet i samarbeid med aktørene i sektoren og tilsynsmyndigheten i de enkelte landene. Her kan Norge bidra til at regelverket ikke er et hinder for innfasing av hydrogen som energi-

bærer for tog, og disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at regelverket for å ivareta nye energibærere som eksempelvis hydrogen og ammoniakk også blir gjennomgått og oppdatert for skinnegående materiell.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti mener klima bør vektes høyere enn i dag i anbudsprosesser, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forsterke klimavektningen i innkjøpsprosesser som omfatter skinnegående materiell.»

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er viktig å løfte hydrogen for tog av to grunner. Den ene er å bidra til å få opp helhetlige hydrogenkjeder. Arbeidet er startet med bestilling av hydrogenferger på to norske ferjestrekninger. Dette vil gi kompetanse og kunnskap i alle ledd av verdikjeden og legge til rette for at andre transportmiddel tar i bruk hydrogen eller ammoniakk som energibærer der elektrisitet og batteridrift ikke er et alternativ. Det andre formålet er å sørge for at jernbanen har et reelt alternativ til fossile drivstoff der elektrisitet og batteridrift ikke er et alternativ.

Disse medlemmer merker seg at det blir satset stort på hydrogen og ammoniakk som energibærere i maritim sektor, og mener denne satsingen bør løftes også for jernbane og tungtransport, for å nå Norges ambisjoner om klimagassreduksjon i transportsektoren. Med økt volum vil også kostnadene på drivstoffet bli redusert.

Disse medlemmer viser til at det videre bør ses på hvordan det nordiske samarbeidet kan fremmes på området, og disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreutvikle samarbeidet med de andre nordiske landene om en fullskala infrastrukturplan for hydrogen i Norden rettet mot distribusjon av hydrogen til togmateriell som går mellom de nordiske landene. I planen skal det legges opp til utslippsfri skinnegående gods- og persontransport mellom de nordiske landene.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen, i sitt igangsatte arbeid med konseptvalgutredning for jernbane, få frem et oppdatert kunnskapsgrunnlag for hydrogen som energibæ-

rer for tog. Her bør man skille mellom godstog, persontog og korte og lengre strekninger og se det opp mot etablering av hydrogenknutepunkt.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke strekninger som best kan egne seg for å sette inn tog med hydrogen som energibærer. Dette bør vurderes ut fra hele verdikjeden, både produksjon, distribusjon og forbruk.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen prioritere å innføre differansekontrakter for hydrogen som også er rettet mot realisering og innfasing på skinnegående materiell, hvor det ikke er mulig eller økonomisk forsvarlig med andre nullutslippsenergibærere.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan det kan legges til rette for at næringslivet kan gjøre verdikjeder for hydrogen for skinnegående materiell til en del av et eksportmarked.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen sørge for at regelverket for å ivareta nye energibærere som eksempelvis hydrogen og ammoniakk også blir gjennomgått og oppdatert for skinnegående materiell.

Forslag fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen forsterke klimavektingen i innkjøpsprosesser som omfatter skinnegående materiell.

Forslag fra Høyre:

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen videreutvikle samarbeidet med de andre nordiske landene om en fullskala infrastrukturplan for hydrogen i Norden rettet mot distribusjon av hydrogen til togmateriell som går mellom de nordiske landene. I planen skal det legges opp til utslippsfri skinnegående gods- og persontransport mellom de nordiske landene.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Stortinget ber regjeringen legge frem en tidfestet fremdriftsplan for å få de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekningene over på nullutslippsteknologi.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. mai 2022

Erling Sande

leder

Christian Torset

ordfører



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
22/648-3

Dato
22. mars 2022

Dokument 8:129 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsning på hydrogen som energibærer for tog

Eg viser til brev av 3. mars 2022 frå Stortingets transport- og kommunikasjonskomité der det blir bedt om mi vurdering av ovannemnde representantforslag om satsing på hydrogen som energibærer på tog.

Noregs forsterka klimamål under Parisavtalen er å redusere utsleppa med minst 50% og opp mot 55% innan 2030 samanlikna med 1990. Gjennom klimaavtalen vi har inngått med EU har Noreg fått eit mål om å redusere dei ikkje-kvotepliktege utsleppa med 40 prosent innan 2030 samanlikna med 2005-nivå. Som følgje av at EU har forsterka klimamålet sitt for 2030, vil dei også revidere klimaregelverket som skal sikre at dei når det nye klimamålet. Regjeringa har høge ambisjonar på klimaområdet. I Hurdalsplattformen seier vi at vi vil kutte norske utslepp med 55 prosent mot 2030 samanlikna med 1990, som eit delmål på vegen mot netto nullutslepp i 2050. Utsleppsmålet gjeld heile økonomien, inklusive kvotepliktig sektor.

For å nå dei ambisiøse måla og forplikingane våre på klimaområdet må utsleppa frå transportsektoren reduserast. Dette må gjerast på ein kostnadseffektiv måte. CO₂-avgifta er det viktigaste verkemiddelet. CO₂-avgifta bidreg til at vi får størst mogleg reduksjon i utslepp per krone. Innføring av nullutsleppsteknologiar er avgjerande for at vi skal nå måla og forplikingane våre, men det er utsleppsreduksjonane som er viktige, ikkje teknologien i seg sjølv.

Transportsektoren står for om lag ein tredel av norske klimagassutslepp og om lag 60 prosent av dei ikkje-kvotepliktege utsleppa. I 2020 hadde transportsektoren utslepp på 15,7

mill. tonn CO₂ ekvivalentar. Jernbane er vår mest energieffektive transportform, og står for under 50 000 tonn eller om lag 0,3 prosent av transportsektorens utslepp. Jernbane stod i 2019 for 5,5 prosent av innanlandsk persontransportarbeid og 8,5 prosent av innanlandsk godstransportarbeid.

Dei ulike nullutsleppsteknologiane har ulike fordelar og ulemper. Grunna energitap ved produksjon, transport og bruk av hydrogen, så bør elektrisitet nyttast direkte der det er mogleg. I dei tilfella der elektrifisering ikkje er mogleg, kan hydrogen vere eit alternativ. Hydrogen kan bli eit alternativ innan maritim sektor, og det kan bli innslag av hydrogen innan tungtransport. Men kostnadene er framleis svært høge.

Staten hjelper til utviklinga av hydrogen gjennom ei lang rekkje verkemiddel, blant anna gjennom CO₂-avgift og medverknad i EU sin klimavotemarknad, stønad til forskning, utvikling og demonstrasjon, stønad til etablering av knutepunkt og infrastruktur, og gjennom kravstilling i offentlege innkjøp. Regjeringa har i budsjettet for 2022 ytterlegare forsterka satsinga på hydrogen. Over budsjettet til Olje- energidepartementet auka Stortinget løyvingane til stønad til infrastruktur og marknadsutvikling for hydrogen med 120 mill. kroner til totalt 220 mill. kroner. Løyvinga til Enova blei auka med 750 mill. kroner der 550 mill. kroner skal gå til grøn omstilling i næringslivet.

Olje- og energiministeren har varsla Stortinget at det skal leggjast fram ei tilleggsmelding til Meld. St. 36 (2020-2021) *Energi til arbeid*. Her vil regjeringa sin politikk innan hydrogen bli konkretisert og tydeleggjort.

Til dei einskilde forslaga frå stortingsrepresentantane har eg følgjane innspel:

1. Stortinget ber regjeringa setta i gang eit arbeid for å få fram eit oppdatert kunnskapsgrunnlag for hydrogen brukt som energiberar for tog. Her bør ein skille mellom godstog, persontog, korte og lengre strekningar og sjå det opp mot etablering av hydrogenknutepunkt.

Vi har i Hurdalsplattformen sagt at vi vil leggje til rette for heil- eller delelektrifisering, eller bruk av annan teknologi, for å redusere utslepp frå attverande dieselstrekningar på jernbane.

Jernbanedirektoratet har frå 2018 til i dag jobba med å studera moglegheiter for nullutslepp for jernbanen. Arbeidet har vore delt opp i to prosjekt med prosjektnamna "Nullutslepp For de Ikke-elektrifiserte Banene" (NULLFIB1) og "Nullutslipp - batteridrift på jernbanen" (NULLFIB2).

Jernbanedirektoratet har med bakgrunn i dei ovannemnde to prosjekta tilrådd Samferdselsdepartementet at det er behov for å utarbeida ei konseptvalutgreiing for å finna den beste løysinga for dei ikkje-elektrifiserte banane. Det er fleire alternative nullutsleppsløysingar, og nyare teknologi for tog som kan gjere det mogleg å redusere utsleppa.

Eg vil gå vidare med dette arbeidet og vil gje Jernbanedirektoratet i oppdrag å laga ei slik konseptvalutgreiing. Arbeidet vil vurdera dei ulike alternativa som gir utsleppsfri eller reduserte utslepp frå jernbane, mellom anna hydrogen.

2. Stortinget ber regjeringa vurdera kva strekkingar som best kan eigne seg for å setta inn tog med hydrogen som energiberar. Ein bør då sjå dette opp mot heile verdikjeda, både produksjon, distribusjon og forbruk.

I samband med dette viser eg til konseptvalutgreiinga som nemnt over.

3. Stortinget ber regjeringa prioritera å setta i gang differansekontraktar for hydrogen som også er retta mot realisering og innfasing på skinnegåande materiell, der det ikkje er mogleg eller økonomisk forsvarleg med andre nullutsleppsenergiberarar.

Det vil vere naturleg at det i arbeidet med konseptvalutgreiinga vil vere behov for ei overordna vurdering av ulike finansieringsmodellar knytt til korleis operatørane kan gjennomføra innfasing av køyretøy med nullutsleppsteknologi, og korleis desse eventuelt påverkar den samfunnsøkonomiske lønnsmda til konsept.

Generelt vil eg vise til at staten allereie hjelp til utviklinga av hydrogen gjennom ei lang rekkje verkemiddel. Regjeringa har ytterlegare styrka verkemiddelapparatet i statsbudsjettet for 2022 og Olje- og energidepartementet vil setje i gong eit heilskapleg utgreiingsarbeid om moglegheitene innan hydrogen.

Val av verkemiddel bør følgje av kva som er den mest formålstenlege måten å oppnå mål på. Differansekontraktar er eit verkemiddel som kan nyttast for å stimulere til private investeringar i utsleppsreduserande løysingar ved å dekkje prisdifferansen mellom forureinande og rein teknologi i tilfelle kvar forventa CO₂-pris i åra framover er for låg eller for usikker til å utløyse investeringar i rein teknologi i dag. Differansekontraktar kan også koplast mot kraftpris eller andre referanseprisar.

Hausten 2020 leverte ei ekspertgruppe ei vurdering av bruk av differansekontraktar. Ekspertgruppa vurderte at slike kontraktar kan vere relevante for innovative prosjekt som er teknologisk modne og klare til marknadsintroduksjon, men som framleis er kommersielt umodne. Differansekontraktar er med andre ord ikkje eigna så lenge teknologien framleis er umoden. Ekspertgruppa vurderte potensialet for differansekontraktar i dag som avgrensa som følgje av få relevante og teknologisk modne prosjekt. Enova har moglegheit til å ta i bruk differansekontraktar i dag, men har førebels vurdert andre verkemiddel som meir formålstenleg for å nå måla sine.

4. Stortinget ber regjeringa vurdere korleis verdikjeder for hydrogen for skinnegåande materiell kan bli del av ein eksportmarknad.

Eg meiner at vi fyrst må setje i gong med konseptvalutgreiinga, og deretter sjå på resultatane av denne. Dersom denne viser at hydrogen er aktuelt innan jernbane, så kan vi vurdera korleis verdikjeder for hydrogen for skinnegåande materiell kan bli del av ein eksportmarknad.

5. Stortinget ber regjeringa vidareutvikla samarbeidet med dei andre nordiske landa om ein fullskala infrastrukturplan for hydrogen i Norden retta mot distribusjon til togmateriell som går mellom dei nordiske landa. I planen skal det leggast opp til utsleppsfri skinnegående gods- og persontransport mellom dei nordiske landa.

Ein slik plan kan først utarbeidast etter at utgreiingsarbeidet, herunder konseptvalutreiinga, er slutført.

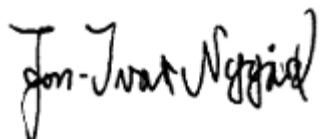
6. Stortinget ber regjeringa forsterka klimavektinga i innkjøpsprosessar som omhandlar skinnegående materiell.

Standard elektriske køyretøy er det mest energieffektive og klimavennlege. I dei tilfella der ein ikkje kan velja standard elektriske køyretøy, fordi køyretøya skal nyttast til trafikk der infrastrukturen ikkje er tilpassa dette, eller det er eit køyretøy til heilt spesielle formål, er reduksjon av utslepp allereie eit viktig kriterium.

7. Stortinget ber regjeringa sørga for at regelverket for å ivareta nye energiberarar som eksempelvis hydrogen og ammoniakk òg vert gjennomgått og oppdatert også for skinnegående materiell.

European Union Agency for Railways (ERA) har ansvaret for å utarbeida eit felles europeisk regelverk for interoperabilitet innan Europa. Dette inkluderer hovuddelen av det regelverket som ligg til grunn for godkjenning av eit jernbanekøyretøy. Regelverket har til hensikt å sikra interoperabilitet, samt halda ved lag eller betre tryggleiken på jernbanen. Regelverket blir utarbeidd i samarbeid med aktørane i sektoren og tilsynsmyndigheita i dei einskilde landa.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård