



# Tunge nullutslippskjøretøy

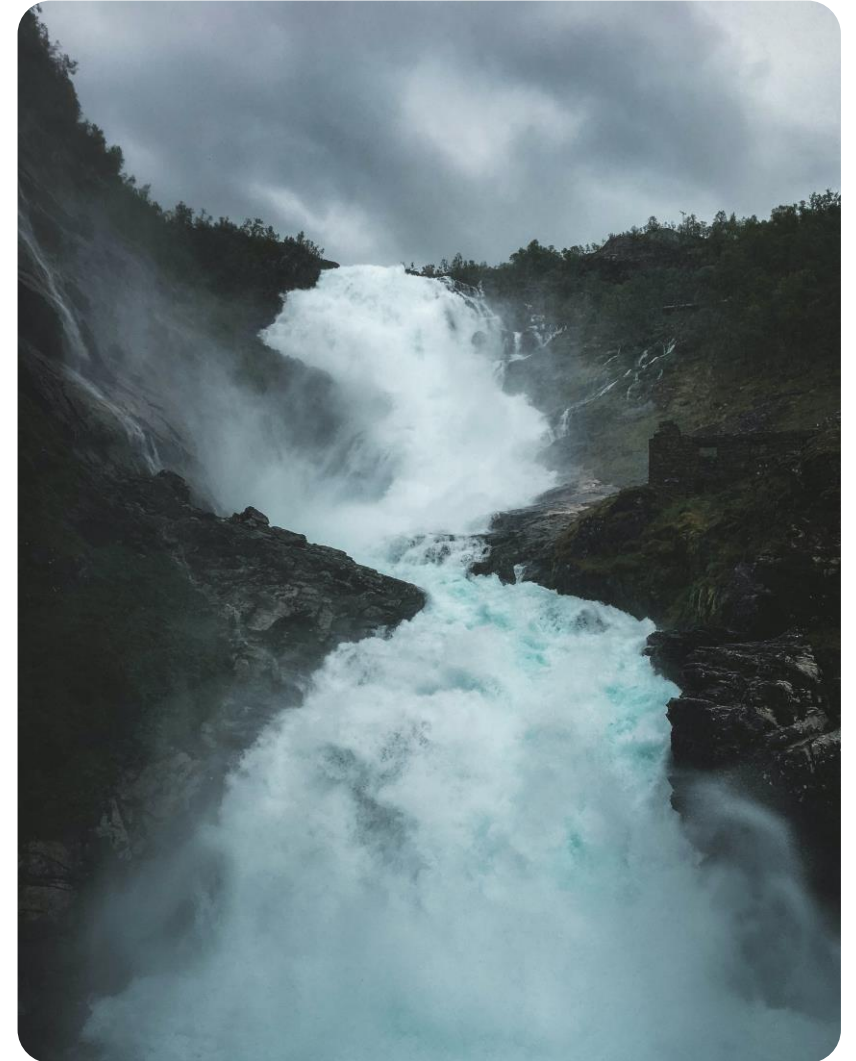
Webinar

Evy Aspheim og Arnt-Gunnar Lium

06.11.2023

# Agenda

- Statsstøtte og overgang fra dagens ordninger
- Ny støtteordning for tunge nullutslippskjøretøy
  - Søknadsprosessen
  - Hvordan beregnes utslippsbesparelsene?
  - Hvordan beregne bud i konkurransen?
  - Hydrogenkjøretøy og modenhet
- Innspill og veien videre
- Spørsmål?



# Nye statsstøtteregler

- Det nye generelle gruppeunntaket (GBER) ble adoptert av [Kommisjonen 23. juni 2023](#) og er forventet å bli tatt i bruk i Norge i første kvartal 2024.
- Kan gi inntil 100 % støtte av merkostnaden ved å investere i nullutslippskjøretøy, mot 40 % tidligere (for store foretak).
- Det er konkurranse om støtten. Ikke alle kan få støtte.
- I rangeringen av søknadene skal minst 70 % vekten være knyttet til miljø, f.eks. kutt av klimagassutslipp.

## II

(Non-legislative acts)

## REGULATIONS

### COMMISSION REGULATION (EU) 2023/1315

of 23 June 2023

amending Regulation (EU) No 651/2014 declaring certain categories of aid compatible with the internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty and Regulation (EU) 2022/2473 declaring certain categories of aid to undertakings active in the production, processing and marketing of fishery and aquaculture products compatible with the internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN COMMISSION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 108(4) thereof,

Having regard to Council Regulation (EU) 2015/1588 of 13 July 2015 on the application of Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union to certain categories of horizontal State aid <sup>(1)</sup>, and in particular Article 1(1), points (a) and (b), thereof,

After consulting the Advisory Committee on State aid,

Whereas:

- (1) Transparency of State aid is essential for the correct application of Treaty rules and leads to better compliance, greater accountability, peer review and ultimately more effective public spending. Given the importance of transparency and, in particular, to align the publication thresholds in Commission Regulation (EU) No 651/2014 <sup>(2)</sup> with the new thresholds in all recently revised Commission State aid guidelines and frameworks, the threshold above which the information referred to in Annex III to that Regulation, on individual aid awards, must be published should be set at EUR 100 000. This threshold should be EUR 10 000 for beneficiaries active in primary agricultural production and for beneficiaries active in the fishery and aquaculture sector, other than those to which Section 2a of Regulation (EU) No 651/2014 applies, and EUR 500 000 for aid involved in financial products supported by the InvestEU fund under Section 16 of Regulation (EU) No 651/2014. For individual aid exceeding these thresholds, the information referred to in Annex III to Regulation (EU) No 651/2014 needs to be published within 6 months from the date the aid is granted. For aid not exceeding these thresholds, the publication of the information referred to in Article 9(1), points (a) and (b), of that Regulation can take place at a later point in time.
- (2) To provide predictability and legal certainty for the implementation of the amendments to Regulation (EU) No 651/2014 introduced by this Regulation, in particular for State aid measures to support the green and digital transition, it is appropriate to extend the period of application of Regulation (EU) No 651/2014 by 3 years until 31 December 2026.

<sup>(1)</sup> OJ L 248, 24.9.2015, p. 1.

<sup>(2)</sup> Commission Regulation (EU) No 651/2014 of 17 June 2014 declaring certain categories of aid compatible with the internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty (OJ L 187, 26.6.2014, p. 1).

# Statsstøtteregeleverket er Enovas ytre ramme

Statsstøtteregeleverket – det som er lov

Enovas virkemidler

Enova vurderer innenfor dette:

- Mulighet for markedsendring
- Markedssituasjonen
  - Langsiktige mål
    - Utslippskutt
    - Budsjett

# Hva skjer med dagens tilbud?

- Tunge nullutslippskjøretøy vil erstatte dagens ordninger for støtte til kjøretøy.
- Håndtering av søknader og tilsagn i eksisterende ordninger forblir uendret.
- Det er avsatt midler for å sikre at dagens utrullingstakt opprettholdes. Det er ikke avsatt midler for å kompensere for eventuell hamstring.



# Ny støtteordning for tunge nullutslippskjøretøy

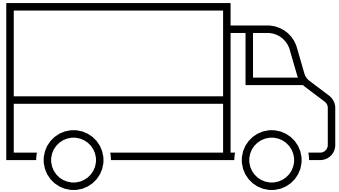
# Programmet er rettet mot

- Nullutslipps kjøretøy over 4,25 tonn
  - Lastebiler og busser som ikke benyttes i offentlig støttet kollektivtrafikk.
  - Kjøretøy med batteri eller hydrogen
- Det er konkurranse om midlene, og det er søknadsfrist hver måned
- Hyppighet på fristene er en avveining mellom markedets ønske om rask tilbakemelding, og mulighet for å få til konkurranse om midlene
- Søkere som ikke når opp i konkurransen kan søke på nytt ved neste frist
- Ett kjøretøy per søknad

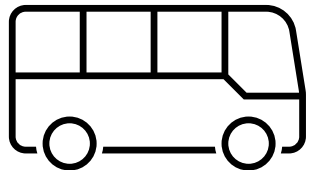


# Størst mulig utslippskutt for minst mulig offentlig støtte

- Alle typer tyngre nullutslippskjøretøy konkurrer mot hverandre
  - Kjøretøy med hydrogen gis et fortrinn i konkurransen\*
- Eksempel med to batterielektriske kjøretøy:



Estimert utslippskutt: 37 tonn  
Omsøkt støttebeløp: 0,8 MNOK  
800 000 kr / 37 483 kg CO<sub>2</sub> = **21,3** kr/kg CO<sub>2</sub>



Estimert utslippskutt: 49 tonn  
Omsøkt støttebeløp: 1 MNOK  
1 000 000 kr / 49 188 kg CO<sub>2</sub> = **20,3** kr/kg CO<sub>2</sub>

Kutter mest utslipp for  
minst støtte (selv om  
støttebeløpet er høyere)





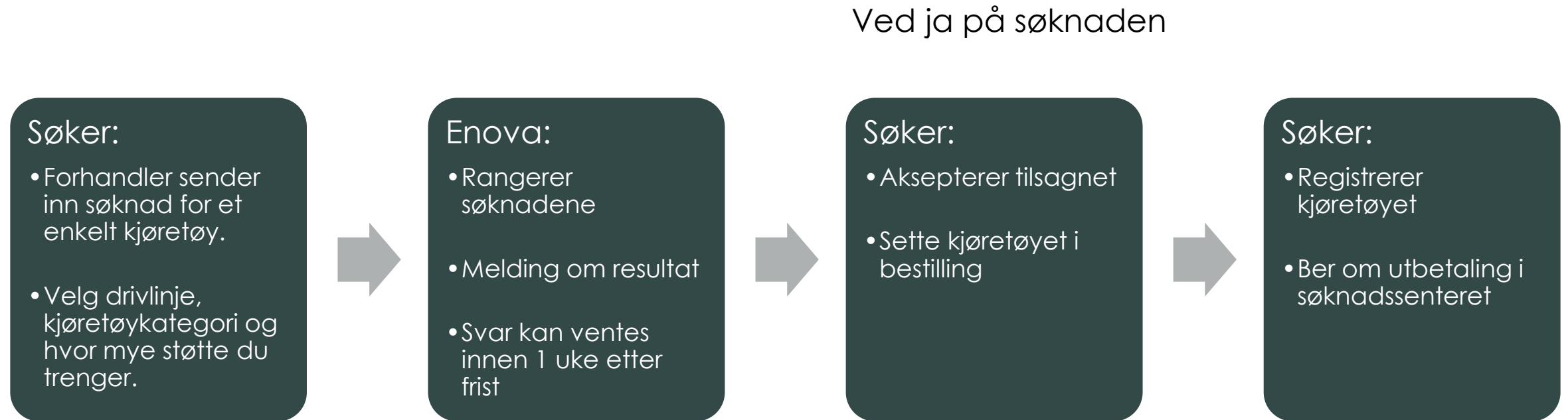
*Gjennomføres som konkurranse der støtte vil gå til kjøretøy som gir mest utslippskutt for pengene*

*Ikke garantert at alle kjøretøykategorier og drivlinjer vil nå opp i konkurransen*

*Månedlige søknadsfrister – hyppige tildelinger*

# Søknadsprosessen

# En enkel søknadsprosess



# Hva må du vite når du søker?

- Hvem skal eie kjøretøyet? Finansiere selv eller lease?
- Hvilken drivlinje har kjøretøyet? Hydrogen eller batterielektrisk (Nytt)
- Hvilken type kjøretøy søker du støtte til? (Nytt)

## Kategorisering kjøretøy

Velg kategori av kjøretøy

- Liten lastebil (totalvekt 4250-7501kg)
- Lastebil med plan
- Lastebil med lukket godsrom, containerbil og spesialbil
- Buss
- Trekkbil og tankbil

**Søknaden kan ikke endres etter innsending**

**Avgiftskoder i kjøretøyregisteret som inngår i kategoriseringen av kjøretøy:**

**Liten lastebil (totalvekt 4250-7501kg):**

- 380 - Lastebil m/plan
- 381 - Lastebil lukket

**Lastebil med plan:**

- 320 - Lastebil m/plan
- 360 - Lastebil m/plan

**Lastebil med lukket-godsrom, containerbil og spesialbil:**

- 321 - Lastebil lukket
- 323 - Lastebil bergning
- 325 - Lastebil annen
- 361 - Lastebil lukket
- 363 - Lastebil bergning
- 365 - Lastebil annen

**Trekkbil og tankbil:**

- 330 - Lastebil oljetank
- 335 - Lastebil tankbil
- 340 - Trekkbil
- 370 - Lastebil oljetank
- 375 - Lastebil tankbil

**Buss:**

- 201 - Buss
- 210 - Buss
- 211 - Buss (Klasse 1)
- 212 - Buss (Klasse 2)
- 213 - Buss (Klasse 3)
- 214 - Buss (Klasse 2 og 3)

# Utbetaling

- Utbetalingsanmodning sendes etter registrering av kjøretøyet i Kjøretøyregisteret
- Krav som må være oppfylt:
  - Kjøretøyet må være registrert på bedriften som fikk innvilget støtte (samme organisasjonsnummer)
  - Kjøretøyet må ha samme drivlinje som i søknaden (hydrogen/batteri)
  - Avgiftskoden som kjøretøyet er førstegangsregistrert på, er den samme som er lagt til grunn i søknaden

## Avgiftskoder i kjøretøyregisteret som inngår i kategoriseringen av kjøretøy:

### Liten lastebil (totalvekt 4250-7501kg):

- 380 - Lastebil m/plan
- 381 - Lastebil lukket

### Lastebil med plan:

- 320 - Lastebil m/plan
- 360 - Lastebil m/plan

### Lastebil med lukket-godsrom, containerbil og spesialbil:

- 321 - Lastebil lukket
- 323 - Lastebil bergning
- 325 - Lastebil annen
- 361 - Lastebil lukket
- 363 - Lastebil bergning
- 365 - Lastebil annen

### Trekkbil og tankbil:

- 330 - Lastebil oljetank
- 335 - Lastebil tankbil
- 340 - Trekkbil
- 370 - Lastebil oljetank
- 375 - Lastebil tankbil

### Buss:

- 201 - Buss
- 210 - Buss
- 211 - Buss (Klasse 1)
- 212 - Buss (Klasse 2)
- 213 - Buss (Klasse 3)
- 214 - Buss (Klasse 2 og 3)

Hvordan beregnes  
utslippsbesparelsene?

# Utslippsbesparelser som ligger til grunn for søknadene

Kjøretøykategori	Estimert CO2-besparelse i kg
Lastebil (totalvekt-under 7501kg)	8 083
Lastebil med plan	30 188
Lastebil med lukket-godsrom	37 351
Spesialbil	37 368
Containerbil	37 730
Buss	49 188
Trekkbil	61 168
Tankbil	64 906

# Estimert drivstofforbruk

Inger Beate Hovi  
Christian S. Mjøsund  
Eilrl Bø  
Daniel Ruben Pinchasik  
Stein Erik Grønland

- Utslippstall for lastebil og kjøretøykategorier er hentet fra TØI rapport 1861/2021. Utslippstall for buss er basert på tallmateriale fra søknader hos Enova.
- Estimert drivstofforbruk:

Kjøretøytype	0-100 km	100-200 km	200-300 km	300-400 km	400-500 km	500 km +
Lastebil (totalvekt-under 7501kg)	2.15	2.18	2.06	2.12	2.09	2.05
Lastebil med lukket-godsrom	3.76	3.08	2.98	2.93	3.31	3.30
Spesialbil	4.57	3.54	3.31	3.44	3.47	3.18
Lastebil med plan	4.04	3.30	3.07	3.18	3.28	3.40
Containerbil	4.29	3.59	3.74	3.60	3.91	3.72
Tankbil	6.72	4.91	4.05	3.94	3.76	3.74
Trekkbil	4.65	3.36	3.22	3.22	3.27	3.18
Buss	4	4	4	4	4	4

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning





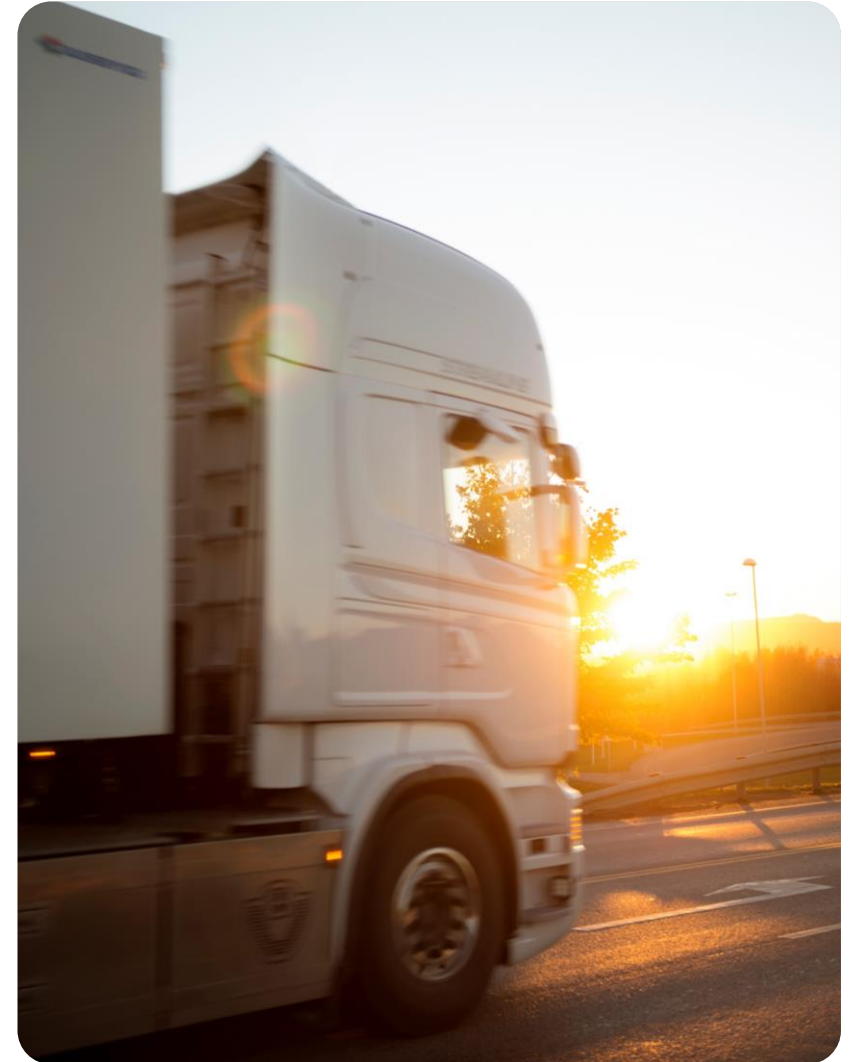
# Solid datagrunnlag

- Antar at konvensjonelle kjøretøy bruker diesel med innblanding av biodrivstoff. Utslipp per liter diesel er beregnet til 2,18 kg CO<sub>2</sub>.
- Kjørelengde er hentet fra periodisk kjøretøykontroll fra kjøretøyregisteret hos Statens Vegvesen og dekker alle tunge kjøretøy over 4,25 tonn.
- De eldste kjøretøyene i datasettet er ekskludert og beregningene er basert på kjøretøy som er førstegangsregistrert etter 2015.

# Utslippsberegning

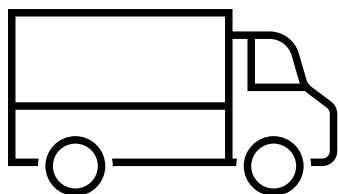
*Drivstofforbruk per km \* CO2-utslipp per liter diesel \* antall kjørte km per år = CO2-utslipp per år*

Beregningen er et gjennomsnitt for den enkelte kjøretøykategori



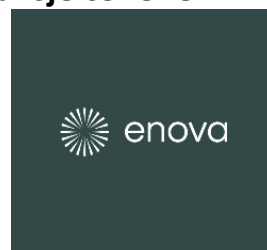
Hvordan beregne  
bud i konkurransen?

# Excel-basert kalkulator



Velg kjøretøykategori og legg inn støttebeløp i de oransje cellene.

<input type="radio"/> Liten lastebil (totalvekt 4250-7501 kg)
<input type="radio"/> Lastebil med plan
<input checked="" type="radio"/> Lastebil med lukket-godsrom, containerbil og spesialbil
<input type="radio"/> Buss
<input type="radio"/> Trekkbil og tankbil



Støttebeløp:

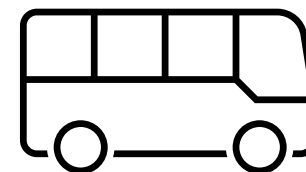
kr 800 000

Antall kg CO2 kuttet

37 483

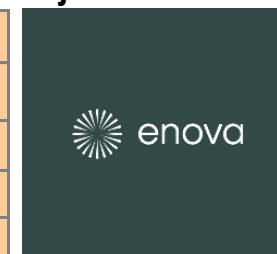
Kr per kg CO2 spart:

21,3



Velg kjøretøykategori og legg inn støttebeløp i de oransje cellene.

<input type="radio"/> Liten lastebil (totalvekt 4250-7501 kg)
<input type="radio"/> Lastebil med plan
<input type="radio"/> Lastebil med lukket-godsrom, containerbil og spesialbil
<input checked="" type="radio"/> Buss
<input type="radio"/> Trekkbil og tankbil



Støttebeløp:

kr 800 000

Antall kg CO2 kuttet

49 188

Kr per kg CO2 spart:

16,3



# Hvilken informasjon vil Enova gi til markedet?

- Det gis ikke informasjon om antall søknader eller støttenivå i løpet av den pågående søknadsrunden.
- Det vil bli informert om hva dårligste aksepterte bud var i kr per kg CO<sub>2</sub> kuttet.

# Hydrogenkjøretøy og modenhet

# Fastsetting av modenhet for hydrogenkjøretøy

- Søknadene rangeres etter kostnadseffektivitet (70 %) og modenhet (30 %).

- [Enovas tolkning av skalaen for kommersialisering](#) foreslås:

Batterielektrisk: 5

H<sub>2</sub> ICE\*: 2 (nærmer seg 3?)

H<sub>2</sub> FUEL CELL: 2

- Revurdering av CRI-nivå planlegges halvårlig.
- Vi prioriterer å få hydrogen-drevne kjøretøy på veien. Støtteprogram for fyllestasjoner videreføres.

## Competitive Readiness Index (CRI)

CRI-6 – Markedsbasert

CRI-5 – Markedskonkurransen og stor utbredelse

CRI-4 – Mangfoldige kommersielle applikasjoner

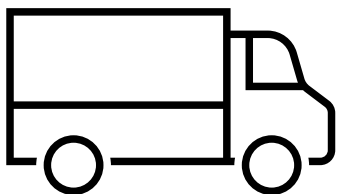
CRI-3 – Kommersiell oppskalering

CRI-2 – Kommersiell testing

CRI-1 – Hypotetisk kommersielt forslag

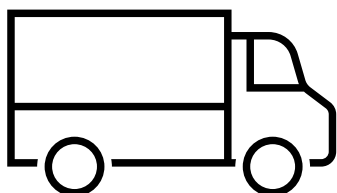
# Hvordan rangeres hydrogenkjøretøy?

- Eksempel med batterielektriske kjøretøy:



Estimert utslippskutt: 37 tonn  
Omsøkt støttebeløp: 800 000 kr  
**21,3** kr/kg CO<sub>2</sub>

- Eksempel for tilsvarende hydrogen驱动的 lastebil:



Estimert utslippskutt: 37 tonn  
Omsøkt støttebeløp: 800 000 kr  
 $800\,000 \text{ kr} / 37\,483 \text{ kg CO}_2 = 21,3 \text{ kr/kg CO}_2$   
 $21,3 * 70 \% + (21,3 * 0 \%) * 30 \% = \mathbf{14,9}$

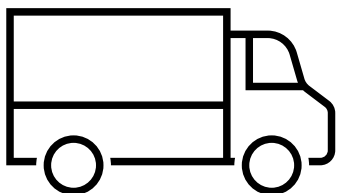
70 % vekting av  
kostnadseffektivitet øker  
konkurransedyktigheten



# Hvor mye mer støtte kan et hydrogenkjøretøy få?

- I konkurransen vil et hydrogendrevet kjøretøy som søker om 42,86% mer støtte enn et tilsvarende batterielektrisk kjøretøy rangeres likt med det batterielektriske kjøretøyet

- Batterielektrisk kjøretøy:



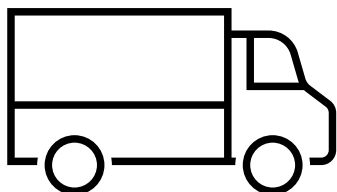
Estimert utslippskutt: 37 tonn

Omsøkt støttebeløp: 800 000 kr

$800\,000\text{ kr} / 37\,483\text{ kg CO}_2 = 21,3\text{ kr/kg CO}_2$

$27,29 * 70\% + (27,29 * 100\%) * 30\% = \underline{\underline{21,3}}\text{ kr/kg CO}_2$

- Hydrogenkjøretøy:



Estimert utslippskutt: 37 tonn

Omsøkt støttebeløp:  $800\,000\text{ kr} * 1,4286 = 1\,142\,880\text{ kr}$

$1\,142\,880\text{ kr} / 37\,483 = 30,49\text{ kr/kg CO}_2$

$30,49 * 70\% + (30,49 * 0\%) * 30\% = \underline{\underline{21,3}}$

# Innspill og veien videre

# Skriftlige innspill

- Ønsker innspill på hyppighet frister, programkriterier, CO2-beregninger, modenhetsskala for hydrogenkjøretøy, osv.
- Ønsker innspill på ting som fremstår som uklart eller vanskelig å forstå.
- Overgang til konkurranser og maksimal støtte ligger fast.
- Innspill sendes inn skriftlig og samlet for hver bedrift senest 16. november.

# Veien videre

6. november:	Webinar om hydrogenkjøretøy
16. november:	Frist for innspill
Primo/medio januar:	Programmets nettside åpner – ikke mulig å søke enda
1. kvartal:	Ny GBER forventes implementert i Norge
Lansering:	Søknadssenteret åpner etter innføring av GBER i Norge.

Det planlegges månedlige søknadsrunder.

Spørsmål?