Til: Skatteetaten
horingsinnspill@skatteetaten.no

Deres dato: 23.11.2022
Deres ref.: 2022/3873
Vår dato: 01.02.2023
Vår ref.: ITW/JCG KVU vei

NHFs høringssvar til KVU for veibruksavgift og bompenger

Norsk Hydrogenforum viser til høring av KVU for veibruksavgift og bompenger, og takker for veldig bra informasjonsmøte 13. desember 2022 og muligheten til å komme med innspill. Norsk Hydrogenforum (NHF) er en nasjonal bransjeforening for hydrogen og ammoniakk som representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge.

Avgiftspolitikken må sikre at klimavennlige transportløsninger blir valgt
Når det gjelder valg av konsept mener NHF at konsept nr. 4 synes å være den beste løsningen. Alle typer hydrogenkjøretøy må imidlertid få fritak fra veibruksavgift og bompenger fram til 2030. Regjeringen har gjennom Nasjonal Transportplan satt ambisiøse mål for innfasing av lette og tunge utslippsfrie kjøretøy som el og hydrogen. Måloppnåelsen er viktig for at vi skal kunne nå de nasjonale utslippsmålene. NHF mener at den samlede avgiftspolitikken må sikre at ny teknologi og klimavennlige transportløsninger fortsatt blir det foretrukne alternativet framfor kjøretøy med fossile drivstoff. Dette må også gjenspeiles i veibruksavgift og bompenger.

I forbindelse med behandlingen av energimeldingen og tilleggsmeldingen fattet Stortinget følgende vedtak. «*Stortinget ber regjeringen utrede hvordan markedet eventuelt i samspill med statlige myndigheter raskt kan utvikle et landsdekkende nettverk av fyllestasjoner og knutepunkter for hydrogen for landtransport, sjøtransport og industrielle formål og komme tilbake til dette i revidert statsbudsjett for 2023.*» Det er derfor av stor betydning at det ikke planlegges å øke avgiftstrykket som vanskeligjør introduksjonen av hydrogenelektriske kjøretøy og etableringen av et nasjonalt nettverk av hydrogenstasjoner.

Tunge hydrogenkjøretøy må fritas veiavgift og bompenger i en startfase
Tungtransporten er mer krevende å dekarbonisere, og her er markedet helt i startfasen av utviklingen. For å dekarbonisere tungtransporten trenger vi både batterielektriske lastebiler og hydrogenelektriske lastebiler. Det selges få, men et stadig økende antall elektriske lastebiler i Norge, og snart vil også hydrogenlastebiler introduseres.

Norsk Hydrogenforum
Postadresse
co/ Kunnskapsbyen Lillestrøm
Gunnar Randers' vei 24
2007 Kjeller
Besøksadresse
Kunnskapsbyens Hus
Gunnar Randers' vei 24
2007 Kjeller
Org.nr. NO 980 573 281 MVA
post@hydrogen.no
www.hydrogen.no

Hydrogenlastebilene er langt dyrere enn diesellastebiler i en tidlig fase. Derfor må avgiftspolitikken bidra til å redusere driftskostnadene sammenlignet med det fossile alternativet. NHF mener det er avgjørende at lastebiler som bruker hydrogen må fritas for veibruksavgift og bompenger. Dette må ligge fast og minst gjelde fram til 2030.

Hydrogenlastebilene nærmer seg markedsintroduksjon

Foreløpig er det kun fire hydrogenlastebiler i Norge. ASKO MIDT-NORGE har vært en foregangsaktør og opererer fire distribusjonslastebiler fra Scania i Trondheimsregionen. De har to nye lastebiler i bestilling. Det er trekkvogner som har en rekkevidde på inntil 900 km. og skal leveres i 2024. Scania skal først produsere en begrenset serie, men de planlegger serieproduksjon på sikt. Utviklingen har kommet noe lenger i Sveits, hvor et større antall lastebiler er testet ut de seneste årene. Der har en flåte på nær 50 hydrogen-lastebiler fra Hyundai allerede kjørt over 5 millioner kilometer, og erfaringene er svært gode.

Alle de store lastebilprodusentene utvikler nå hydrogenlastebiler, blant annet tester Volvo og Mercedes sine modeller som vil serieproduseres i store volum fra 2026/2027. Quantron lanserte sin hydrogenlastebil på IAA Transportation i Hannover[1] i september 2022, og dette er en trekkvogn som vil komme med norsk spesifikasjon. De første bilene kan leveres allerede i 2023 og rekkevidden signaliseres å bli mellom 700 og 1.500 km. I regi av prosjektet H2Truck arbeides det nå for at Norge blir et av de første landene Quantron vil levere til.

På IAA viste også Nikola fram sin Nikola Tre i batterielektrisk versjon og en brenselcelleversjon, som de forventes å starte serieproduksjon av i 2024. Nikola oppgir en lang og skalerbar rekkevidde på 700 – 1400 km. Hyzon har etablert en fabrikk i Groningen i Nederland der de bygger om chassis fra andre produsenter til hydrogendrift. De leverte 87 lastebiler i 2021, de skal i 2023 blant- annet levere 64-tonns lastebiler med rekkevidde 680 km. til i Sverige. FAUN er et tysk selskap som bygger renovasjonsbiler på hydrogen, basert på chassis fra Mercedes. De oppskalerer nå produksjonen og kan levere hydrogendrevne renovasjonsbiler til Norge i løpet av 2023. NHF var nylig medarrangør på en delegasjonsreise[2] til Bayern, der det i regi av prosjektet H2Truck var besøk til MAN Truck & Bus med testkjøring av hydrogenlastebil med forbrenningsmotor. Det arbeides nå for å få levert denne i større antall til Norge i løpet av 2024/25.

Hydrogenlastebilene har noen viktige fortrinn som gjør at transportbransjen gir uttrykk for at de må tas i bruk dersom de skal nå sine egne nullutslippsmål. Hydrogenlastebilene har større nyttelast, lengre rekkevidde og kortere fylletid, noe som blant annet gir større fleksibilitet for transportørene.

[1] https://www.hydrogen.no/aktuelt/nyheter/na-kommer-hydrogenlastebilene
[2] https://www.hydrogen.no/aktuelt/nyheter/nettverksbygging-i-bayern

Infrastruktur må etableres både for el og hydrogen
Når store deler av industrien og samferdselssektoren skal elektrifiseres, vil behovet for strøm øke betydelig. Statnett og nettselskapene har varslet at de vil få problemer med å tilby den nødvendige kapasiteten i årene framover. Her vil bruk av hydrogen til transport bidra til en bedre utnyttelse av nettkapasitet. En rapport fra Hydrogen Council om kost-nytte undersøkelser fra januar 2020[3], viser at transportørene vektlegger transportkostnad per vekt 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 kan gi mindre behov for nettutbygging. Det resulterer i lavere drivstoffkostnad og dermed lavere transportkostnader.

Infrastruktur for el og hydrogen har motsatt profil når det gjelder kostnad og volum. Ladeinfrastruktur er rimelig for få kjøretøy, men dyrt for mange kjøretøy da det utløser behov for utbygging av nettkapasitet. Hydrogenstasjoner har en høy initial kostnad, men kan utnyttes av mange og er derfor billigere per kjøretøy ved høyere volum. Det samfunnsøkonomisk beste er derfor en balansert utbygging av lade- og hydrogeninfrastruktur.

Flere kommuner peker nå på mangel på areal som en barriere for utbygging av alternativ infrastruktur. Lading av lastebiler krever store arealer for å kunne håndtere at mange lader samtidig. Vurdering av arealbehov, samt økonomiske og miljømessige konsekvenser av å bruke arealer til dette formålet bør derfor tas med i myndighetenes vurdering. Dette gjelder både for hurtigladere underveis, og for depotlading over natten. Hydrogenstasjonene har her et fortrinn, da de krever et mindre areal.

Hydrogenlastebiler blir først og fremst viktige for å gjøre langtransporten utslippsfri. Da må det være stasjoner langs de viktigste transportkorridorene og ved de store byene. For å komme i gang med omstillingen av dette segmentet, må det derfor etableres et landsdekkende og grensekryssende stasjonsnettverk. Stasjonene som etableres kan i tillegg til lastebilene også betjene regional distribusjon med busser, flåter av varebiler, taxier og personbiler.

Lette utslippsfrie kjøretøy må få fritak eller særskilt takst i en startfase
For å sikre lik behandling i introduksjonsfasen for elbiler og hydrogenbiler, er det viktig at hydrogenbilene får den samme starthjelpen som elbilene har fått.

Årsaken til den norske elbilsuksessen er at myndighetene har innført og fått notifisert svært gode virkemidler for kjøp og bruk av elbil. NHF har forståelse for at det nå er behov for å endre avgiftene på en slik måte at også elbilene bidrar til å dekke samfunnskostnadene ved bruk av kjøretøy. Dette er

[3] https://hydrogencouncil.com/wp-content/uploads/2020/01/Path-to-Hydrogen-Competitiveness_Full-Study-1.pdf

naturlig etter at de har kommet gjennom introduksjonsfasen og blitt et produkt for massemarkedet. Hydrogenbilene ligger noen år etter elbilene når det gjelder markedsintroduksjon. Registreringsstatistikken fra Opplysningsrådet for veitrafikken viser at det er interesse fra stadig flere for å ta i bruk denne type biler. I 2022 ble det registrert 57 nye hydrogenbiler, hvilket er en økning på 35 % fra året før.

Hydrogenbilene er svært tidlig i sin introduksjonsfase, og har behov for at det etableres et mindre antall stasjoner før utviklingen kan skyte fart. I motsetning til elbilene som kan benytte hjemmelading, har hydrogenbilene behov for fyllepunkter for tanking av hydrogen, enten ved egne dedikerte stasjoner eller som en integrert del av en bensinstasjon eller energistasjon.

Det er verdt å merke seg at det er stadig flere taxieiere som nå velger hydrogen. Taxinæringen peker på at årsaken til at de velger hydrogen er rask fylletid (samme som diesel) og at hydrogenbilen har lang rekkevidde. Også flere kommuner gir nå uttrykk for at de ønsker å ta i bruk hydrogenbiler i for eksempel hjemmesykepleien[4]. Dette gjør bruken av hydrogenbil svært gunstig i en flerskiftsordning. Fritak fra veibruksavgift og bompenger er viktig, og bidrar til rimeligere og mer effektiv drift av flåter.

Flere bilmodeller er på vei

Toyota og Hyundai har varslet nye modeller av sine hydrogenbiler, og flere bilfabrikanter lanserer nå hydrogenbiler både til person- og varetransport. Blant annet har BMW lansert ny SUV-modell. Det er flere varebilbrukere som forteller at batterielektrisk ikke tilfredsstiller behovet de har, og at de derfor ser på mulighetene for å ta i bruk hydrogenvarebiler. Renault og Hyvia har en Joint Venture og denne varebilen har en rekkevidde på 400 km. og de starter med leveranser fra 2024. Stellantis i samarbeid med Peugeot, Opel og Citroën har også lansert en hydrogenvarebil.

Hydrogenbiler forventes å bli en komplementær nullutslippsløsning til batteribiler, hvor hydrogen vil gi fordeler for brukerne der de skal kjøre langt eller lenge og man ønsker å bruke minimal tid på tanking. For biler som skal gå langt vil hydrogenbiler gi en vesentlig vektreduksjon i forhold til batteribilene, og en progressiv vektavgift kan vri brukerne til å velge lettere kjøretøy som går på hydrogen, slik at miljøpåvirkningen fra de tyngste kjøretøyene minimeres.

EUs forordning (AFIR) vil gi flere hydrogenstasjoner i Norge

EU er nå i sluttforhandlingene om forordningen for infrastruktur for alternative drivstoff, AFIR. EU-parlamentet vedtok 19. oktober 2022 blant annet at medlemslandene innen 2027 skal sørge for at det etableres hydrogenstasjoner med en minimum-kapasitet på 2 tonn hydrogen per dag og utstyrt med minst én 700 bars dispenser, med maksimalt 100 km avstand langs TEN-T hovedveiene (Core Network)

[4] https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/distriktskommuner-satser-gront-_-vil-ga-fra-elbil-til-hydrogenbil-1.15839723

og TEN-T utvidet nettverk (Comprehensive Network).

Forordningen er EØS-relevant, og vil også gjelde for Norge. Med krav om at det initielle nettverket av infrastruktur skal på plass innen 2027, vil dette lette valget for brukerne og medføre at kjøretøyene kommer i større volumer. Det er viktig at avgiftspolitikken understøtter og muliggjør at tunge og lette hydrogenkjøretøy i større grad kan tas i bruk.

Behov for bedre støtteordninger

Mangelen på infrastruktur er av transportbransjen pekt på som en barriere for omstillingen til utslippsfri transport, som vist blant annet i THEMA's rapport[5] for Grønt landtransportprogram (GLP). I Hurdalsplattformen står det at regjeringen vil bidra til å bygge opp en sammenhengende verdikjede innen hydrogen der produksjon, distribusjon og bruk utvikles parallelt. Hydrogen vil være en viktig del av fremtidens energimiks for å oppnå utslippsfri transport på land og til havs.

I flere av våre naboland legges det nå til rette for en storstilt utbygging av infrastruktur. I Tyskland er det nå nærmere 100 hydrogenstasjoner, og innen 2030 skal det ifølge H2 Mobility[6] etableres 300 stasjoner. Tyskland har notifisert en støtteordning som gir 80 % finansiering av investeringskostnaden for hydrogenstasjoner og 80 % av merkostnaden av hydrogenlastebiler ut 2026. I Sverige har Energimyndigheten[7] finansiert 13 hydrogenstasjoner som skal være operative i 2023 med 100 % av investeringskostnaden. De har også planer om å støtte flere titalls hydrogenstasjoner i årene fremover.

I dag er støtteordningen for hydrogenstasjoner i Norge knyttet til innkjøp av lastebiler. Med forskjellig ledetid for stasjoner og lastebiler, bør støtte til stasjoner frikoples fra lastebilanskaffelse og heller baseres på at det etableres et nettverk av nødvendig antall stasjoner.

NHF har i samarbeid med Zero og H2Truck fremmet et forslag om en tilsvarende støtteordning i Norge som de har i Tyskland for de første hydrogenstasjonene og de 500 første hydrogenlastebilene. Transportbransjen er engasjert i flere prosjekter som har som målsetting å få de første hydrogenlastebilene til Norge. For transportselskapene er det de totale eierskapskostnadene som er viktige. Siden anskaffelse av kjøretøyene er svært mye høyere enn fossile modeller, går innfasingen langsomt. Enova kan yte støtte til anskaffelse av hydrogenkjøretøy over 3 500 tonn, men ordningen er for dårlig (40 % av merkostnad) og gir dermed ingen effekt i den tidlige utviklingsfasen vi nå er inne i. Fortsatt er bruken av hydrogenlastebiler dyrere enn det fossile alternativet, og det er derfor avgjørende at hydrogenlastebilene unngår avgifter både ved kjøp og bruk.

---

[5] Rapport mars 2022: Infrastrukturkostnader for etablering av et nettverk av energistasjoner til tungtransport
[6] https://h2-mobility.de/en/h2-infrastructure/
[7] https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2022/stor-utbyggnad-av-el--och-vatgasstationer-for-gods-efter-beslut-fran-energimyndigheten/

NHF mener:

1. Hydrogenlastebiler må fritas for veiavgift og bompenger fram til 2030.
2. Det må gis unntak for veiavgift og bompenger for lette hydrogenkjøretøy fram til 2030.
3. Myndighetene må utforme en plan for etablering av nettverket av hydrogenstasjoner frem til 2027 i tråd med EUs forordning (AFIR) og standarder.
4. Avgiftspolitikken må utformes slik at den vil stimulere til at lette og tunge hydrogenkjøretøy tas i bruk raskest mulig.

Med disse tiltakene vil myndighetene raskere redusere utslippene fra transportsektoren ved at hydrogenkjøretøy blir et mulig valg for mange brukere, og at det dermed innføres en teknologi som er komplementær til elektriske kjøretøy.

Vi håper våre innspill kan være nyttige i det videre arbeidet. Ta gjerne kontakt dersom det er noen spørsmål eller det er ønskelig med mer informasjon.

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum

Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Generalsekretær

Norsk Hydrogenforum

Postadresse
co/ Kunnskapsbyen Lillestrøm
Gunnar Randers' vei 24
2007 Kjeller

Besøksadresse
Kunnskapsbyens Hus
Gunnar Randers' vei 24
2007 Kjeller

Org.nr. NO 980 573 281 MVA
post@hydrogen.no
www.hydrogen.no