



MINISTEREN

Nordisk Råd
Ved Stranden 18
1061 København K
Danmark

Dato 15. januar 2016
J. nr. 2015-502

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Meddelelse om spørgsmål E13/2015 fra medlem af Nordisk Råd, Arja Juvonen, vedrørende elbiler

På vegne af regeringerne i Finland, Island, Norge, Sverige og Danmark fremsendes hermed svar på spørgsmål fra medlem af Nordisk Råd, Arja Juvonen.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt



Meddelelse om spørgsmål E13/2015 fra medlem af Nordisk Råd, Arja Juvonen, vedrørende elbiler

Side 2/9

Spørgsmålet lyder:

Vid tal om elbilar menas ackumulatorelbilar, vilkas elenergi som behövs vid körning är lagrad i ackumulationer som finns i bilen. Elmotor är energieffektiv, tystlåten och enkel, den producerar inga avgaser eller kol-dioksinutsläpp och dess energi kan produceras med förnyade energikällor. Med elbilar kan man påverka hälsobringande till den försämrade luftkvaliteten i stora städer och i allmänhet minska jordens klimatuppvärmning som delvis beror på trafikutsläpp. Av miljöskäl är det full grundat att gynna elbilar. Vid sidan av elbilar som miljövänligt anses sk. hybridbil med två olika energikällor.

Till målen i EU:s en trafik hör uppbyggnad av elbilarnas infrastruktur. Kommissionens direktivförslag innehåller uppdrag att bygga elbilarnas laddningsnät land för land. Med trafikpolitik som stöder elektriska lösningar kan trafikutsläpp minskas och förbättra stadernas luftkvalitet genom förminskning av småpartiklar.

I Finland ska elbilarnas ökning främjas i de kommande åren bl.a. genom att utveckla fördelningsnät, att påverka EU:s fordonslagstiftning, att utveckla info-rådgivning och vid behov genom att utveckla ekonomisk rådgivning. Målet är att andelar elbilarnas och andra alternativa energikällor av alla nya försäljbara personbilar vore 50 % år 2020 och 100 % år 2030. På grund av ovanstående vill jag ställa följande frågor till de nordiska regeringarna:

- *På vilket sätt ska elbilar eller bilkörning vars energikraft är el främjas i de Nordiska länderna?*
- *Hurdana åtgärder har tagits i bruk eller planeras för ökandet av hybridbilkörning i vägtrafiken?*
- *När uppnås de av EU direktiv satta målen om laddningspunktnätverk?*

Nordisk Ministerråd meddeler:

Finlands, Islands, Norges, Sveriges og Danmarks regeringer har afgivet følgende svar på spørgsmål E13/2015 fremsat af medlem af Nordisk Råd, Arja Juvonen:

Finland

Ad. 1)

Regeringen stödjer med eftertryck åtgärder som syftar till minskat utsläpp av växthusgaser i trafiksektorn. Att öka mängden elbilar och andra alternativa drivmedel i trafiken är ett mycket viktigt medel i klimatarbetet med trafiken. Fördelarna med elbilar är den goda verkningsgraden av energianvändningen,



inga utsläpp under användning och låg bullernivå. Genom att använda elenergi som producerats med inhemska råmaterial kan man också minska energihan- delsbalansens beroende av råolja och räkningen för råolja samt förbättra sysselsättningen i landet.

Ad. 2)

I Finland får elbilar redan betydande skattemässiga förmåner. Bilskatten för elbilar är den lägsta i Finland, nämligen 4,4 procent från början av 2016. Bilskatten sänks stegvis till 2,7 procent fram till 2019 enligt ändringen i bilskattelagen (1481/2015). Elbeskattningen i Finland är betydligt lättare än beskattningen av vätskebaserade trafikbränslen och fordonsskattens grunddel är den minsta möjliga för elbilar.

Dock begränsas tillväxten av mängden elbilar i Finland, liksom i många andra länder, av deras höga anskaffningspris och korta aktionsradie. Att snabbt öka efterfrågan på elbilar förutsätter effektivare styrmedel och som ett led i detta har man under det gångna året preliminärt undersökt olika medel. I Finland är det sannolikt inte möjligt att ta i bruk lika omfattande skattemässiga förmåner för elbilar som man gjort i exempelvis Norge. Till exempel att upphäva mervärdesskatten för elbilar på samma sätt som man gjort i Norge skulle vara svårt, om inte omöjligt i Finland på grund av EU-lagstiftningen.

Ad.3)

Kommunikationsministeriet tillsatte i oktober 2015 en arbetsgrupp att bereda en nationell plan i enlighet med EU:s så kallade infrastrukturdirektiv (direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen), i vilken fastställs såväl omfattningen av den målsatta infrastrukturen som åtgärder för att uppnå målet. Arbetsgruppens verksamhetsperiod är den 15 oktober 2015 till den 14 oktober 2016. Målen och åsikterna som ska anpassas i arbetsgruppen sammanförs med den nationella energi- och klimatstrategin som är samtidigt under beredning och vars beredning leds av ministerarbetsgruppen för bioekonomi och ren energi. Det är meningen att beslut om främjande av alternativa drivmedel fattas i samband med denna process. Den nationella energi- och klimatstrategin presenteras som en redogörelse för riksdagen i slutet av 2016. Ett av de främsta sätten att främja elbilism i Finland är att skapa ett omfattande nätverk för att ladda elbilarna. Detta arbetar man med för närvarande i Finland. Ett inofficiellt förslag till ett distributionsnät för alternativa drivmedel enligt infrastrukturdirektivet färdigställdes våren 2015 och den officiella planen färdigställs före november 2016.

Island

Ad. 1)

I Island har elbiler, hybrider og plug-ins været undtaget fra afgifter og skatter fra 2013 up til 6.000.000 i.kr, derefter bærer de moms. Der planlægges at vurdere skatter af brændstof og vurdere anden slags skatter for brug af veje men



den har ikke begyndt. Vi forutser at mindst 10 % af biler bliver elbiler året 2020.

Side 4/9

Reykjavik og Akureyri har delvist fritaget elbiler for parkeringsafgift de første 1-2 timer. Der findes nogen få afmærkede parkeringspladser med mulighed for opladning forbeholdt til elbiler i Reykjavik .

Der er også ideer om at køre med el-busser i Reykjavik og vi følger godt med hvor der udvikles lynoplading hvor busser kunne muligvis oplades undervejs.

Ad. 2)

Vi gör i dag ikke nogen forskel mellom elbiler, hybrid og plug-in hybridbiler, i avgifter og skatter eller parkerings fritagelse. De fleste lader sine biler hjemme og er derfor ikke særlig afhængig af ladeinfrastruktur.

Ad. 3)

EU direktivet fastsætter minimumskrav til opbygning af infrastruktur til alternative drivmidler, inklusiv er ladestandere til elbiler. I Island har markedet instilledt de første ladestande i og rund Reykjavik i 70 km radius. Der kommer også nogle i Nord Island. Det forventes at infrastrukturen opbygges på tankstationer ved siden af andre drivmidler i samarbejde mellom Elektristet-distributøre og tankstationer rundt landet. Regjeringen har besluttet i sin lang-siktige mål om å oppnå en stabilisering av drivhusgasse at promoter elbiler og infrastruktur til dem. Desto vorventes at der opbygges lademuligheder ved nye hotel bygninger með hurtig stigende turismus. Derfor vorventes de at en basal infrastruktur, som dækker behovet for anvendelse af elbilen til lange ture biler til stede for 2020.

Norge

Ad. 1)

I Norge er elbiler fritatt for det meste av avgifter. Ved kjøp av elbil betaler man ikke engangavgift eller moms. Ved bruk av elbiler betaler man en lav sats for årsavgift og ingen veibruksavgifter. I tillegg til en kraftig favorisering gjennom avgiftssystemet kan elbiler også kjøre i kollektivfelt, gratis bompassering på offentlig vei, samt parkere gratis på offentlige parkeringsplasser. Elbiler kan også fraktes gratis på riksvegferjer, men det tas betalt for sjåføren og passasjerene. Det er også lavere fordelsbeskatning for elbil som firmabil. De første elbilfordelene kom tidlig på 1990-tallet og har siden gradvis blitt utvidet.

Som følge av disse insentivene er bilmarkedet i Norge i endring. I 2015 fikk elbilene en markedsandel på 17,1 prosent, en økning på 4,6 prosentpoeng sammenlignet med 2014. Det ble registrert 25 788 nye personbiler med nullutslipp i 2015, en økning på 42,5 prosent i forhold til 2014.

Totalt har Norge 71 042 elektriske personbiler og 8929 elektriske varebiler per 31.12.2015. Dette utgjør i underkant av 3 prosent av den totale personbilbestanden og i underkant av 2 prosent av varebilbestanden i Norge.



Dagens fordeler for elbiler vil fases ut over tid. Det er politisk enighet om at avgiftsfordelene ved kjøp og bruk av elbiler skal beholdes ut 2017, men deretter gradvis fases ut. Årsavgift vil innføres med halv sats fra 2018 og med full sats fra 2020. Det er også foreslått å vurdere å erstatte fritaket for merverdiavgift for elbiler med en tilskuddsordning som gradvis trappes ned. Fritaket for engangsavgift foreslås forlenget til 2020. Når det gjelder øvrige fordeler som kjøring i kollektivfelt, gratis parkering og gratis tilgang til lading, er det lagt opp til en prosess som gir fylkeskommuner og kommuner større frihet og innflytelse over disse.

Ad. 2)

I Norge gis det særlige tilpasninger i engangsavgiften ved kjøp av hybridbiler. Dette skjer ved at effekten av elektromotoren holdes utenfor ved beregningen av effektavgiftsgrunnlaget, samt at det gis et fradrag på 10 pst. eller 26 pst. i vektavgiftsgrunnlaget for henholdsvis ordinære og ladbare hybrider. Det er også et negativt CO₂-element i engangsavgiften for biler under 105 gram CO₂ pr km. Dette innebærer at flertallet av ladbare hybridbiler med dagens innretning på engangsavgiften svarer relativt lav eller ingen avgift. Elektrisitet som benyttes av hybridbiler er fritatt for veibruksavgiftene.

Ladbare hybrider opplevde en kraftig økning i 2015 som en følge av at tilbudet av slike biler ble mye større og fordelene ved kjøp av hybridbil økte. I 2014 ble det registrert 1678 ladbare hybrider i Norge, i 2015 økte antallet til 7964 biler, en økning på 374 prosent.

Totalt har Norge 52 264 hybriddrevne person biler og 64 hybriddrevne varebiler. Disse tallene inkluderer både diesel og bensin med og uten plug-in. Hybridbiler utgjør om lag 2 prosent av den totale personbilbestanden i Norge.

Ad. 3)

Når det gjelder infrastruktur for lading hadde Norge ved utgangen av 2015 totalt 7067 ladepunkter fordelt på 1792 ladestasjoner. De fleste av disse er bygd ut med offentlig støtte enten via Transnova/Enova eller lokale myndigheter.

EU direktiv 2014/94 om fremme av infrastruktur for alternative drivstoff, fastsetter at landene skal utvikle nasjonale mål og virkemiddelrammeverk for å fremme infrastruktur for alternative drivstoff, herunder ladestasjoner for elbiler og fyllestasjoner for naturgass (både CNG og LNG) og hydrogen (valgfritt).

Direktivet setter også krav til implementering av tekniske standarder for ladeinfrastrukturen og til tilgjengelig brukerinformasjon. Landene skal blant annet sørge for at alle lade- og fyllestasjoner for de aktuelle alternative drivstoffene som et minimum følger eksisterende europeiske standarder angitt i direktivet. Videre settes det krav om å tilgjengeliggjøre prissammenligninger av drivstoff der dette er hensiktsmessig og tilby informasjon om å bruk av alternative drivstoff i blant annet kjøretøymanualer og hos forhandlere.



EU-medlemslandene skal innen 18. november 2016 sende inn sine nasjonale planer og mål for å utvikle markedet for alternative drivstoff. Direktivet forplikter landene til å utforme virkemiddelrammeverket slik at de nasjonale målene kan oppfylles.

EU-direktivet er ikke innlemmet i EØS avtalen, men er under vurdering i EØS EFTA-landene. Hverken Norge, Liechtenstein eller Island har ferdigstilt sin posisjon på direktivet.

Sverige

Ad. 1)

Regeringen har deklarerat at Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. I det ligger också att fordonsflottan ska vara fossilfri. För att uppnå denna ambition vidtar regeringen en mängd åtgärder. Nedan beskrivs kortfattat de viktigaste styrmedlen för att öka andelen vägfordon som drivs med el, antingen rena elfordon eller laddhybrider.

Supermiljöbilspremien ger stöd vid köp av bilar med lägst utsläpp och bidrar till ökad elektrifiering av fordonsflottan. Supermiljöbilspremien är på 40 000 kronor och betalas ut till nyregistrerade fordon med CO₂-utsläpp på maximalt 50 g/km. Hittills har endast rena elbilar eller laddhybrider uppfyllt detta krav. Från och med den 1 januari 2016 halveras premien för laddhybrider till 20 000 kronor.

När en anställd för privat bruk använder bil som får disponeras på grund av anställning eller uppdrag, så uppkommer en skattepliktig förmån. Cirka 25 procent av nybilsförsäljningen utgörs av sådana s.k. förmånsbilar.

Bilförmån beräknas som huvudregel på visst schabloniserat sätt. Avsikten är att förmånsvärdet i princip ska motsvara marknadsvärdet. För miljöbilar görs undantag från huvudregeln. Det innebär att förmånsvärdet för miljöbilar sätts ned till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för närmast jämförbara konventionella bil. Reglerna, som är permanenta, har införts för att underlätta introduktionen av miljöbilar på marknaden. För vissa miljöbilar – elbilar, laddhybrider och gasbilar (inte gasol) – görs dessutom en nedsättning till ett värde som motsvarar 60 procent av förmånsvärdet för närmast jämförbara konventionella bil, dock maximalt med 16 000 kronor per år. Reglerna, som är tidsbegränsade, gäller till och med 2016. Regeringen har aviserat att den tidsbegränsade förlängningen av förmånsvärdet för vissa miljöbilar kommer att förlängas t.o.m. 2019, dock att den maximala nedsättningen kommer att begränsas till 10 000 kronor per år.



Elbilar är befriade från fordonsskatt i fem år efter första registrering. Därefter betalar elbilar bara grundbeloppet i fordonsskatten, 360 kr per år. Elbilarna får inte ha en högre energianvändning än 37 kWh/100 km

Från och med 2016 införs en elbusspremie för att stimulera introduktionen av eldrivna bussar. Totalt har 350 miljoner kronor anslagits till elbusspremien fram till och med 2019. De närmare formerna för elbusspremien bereds för närvarande i regeringskansliet.

Elbussar och andra alternativt drivna bussar har en årlig fordonsskatt på 984 kronor. En stadsbuss med dieseldrift betalar i dag ca 15-16 000 kronor per år i fordonsskatt.

I juli 2015 infördes ett särskilt investeringsstöd, Klimatklivet. Genom klimatklivet kan kommuner, företag, organisationer m.fl. ansöka om investeringsstöd för åtgärder som minskar klimatpåverkan, som t.ex. laddinfrastruktur för elfordon. Anslaget för Klimatklivet omfattar 1,8 miljarder kronor och sträcker sig till 2018.

Introduktionen av elfordon främjas också genom stöd till forskning, utveckling och demonstrationsprogram.

Under 2016 startas två demonstrationsprojekt för test av olika tekniker för elektrifierade vägar. Demonstrationsprojekten kommer att genomföras på allmänna vägar och i verklig trafik.

Ad. 2)

Det finns inga särskilda styrmedel för att öka hybridbilskörning utöver vad som angivits under 1) för elbilar. Däremot så främjas bränslesnål körning, som t.ex. kan uppnås med hybridbilar, genom generella styrmedel som energiskatt och koldioxidskatt på drivmedel.

Ad. 3)

Centralt i direktivet (2014/94/EU) är att varje medlemsstat ska ta fram ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen i transportsektorn. Regeringskansliet har påbörjat ett arbete med att ta fram det svenska handlingsprogrammet som ska lämnas till EU-kommissionen senast den 18 november 2016. I detta arbete ingår att formulera nationella syften och mål i enlighet med direktivet, bl.a. för laddinfrastruktur.

Danmark

Ad. 1)

I Danmark har elbiler til og med udgangen af 2015 været undtaget fra registreringsafgift og grøn ejeravgift. Fra 2016 til 2019 sker der en gradvis indfasning i registreringsafgiftssystemet, så elbiler fra 2020 vil være fuldt indfaset i afgifts-



systemet og blive beskattet på samme vis som andre biler. Det danske afgiftssystem er dog indrettet, så biler beskattes afhængig af, hvor brændstoføkonomiske de er. Elbilernes energiforbrug omregnes til et ækvivalent benzinformbrug, og da elbiler er meget energiøkonomiske, betyder det, at de efter 2020 fortsat vil have en betydelig lavere afgift end en tilsvarende benzinbil, hvad angår brændstofforbrug. Det samme gælder den grønne ejerafgift, hvor elbilerne indføres i det bestående system allerede i 2016.

Der indgår en mulighed for genforhandling af den politiske aftale om at indføre elbiler, hvis salget af elbiler falder meget. Der vil så være mulighed for igen at indføre en omkostningskrævende lempelse af registreringsafgiften på elbiler.

Det er endvidere muligt for de enkelte kommuner helt eller delvist at fritage elbiler for parkeringsafgift. Dette blev muligt med en ændring af vejloven i 2015. Der findes særligt afmærkede parkeringspladser med mulighed for opladning forbeholdt elbiler i de fleste større kommuner. I områder hvor der er stor efterspørgsel efter parkeringspladser, kan dette være en stor fordel.

Endelig er der i løbet af 2015 etableret mulighed for opladning af elbiler langs motorvejsnettet. Til dette har Vejdirektoratet stillet parkeringspladser til rådighed, og der er givet støtte fra EU's infrastrukturfond, Connecting Europe Facility (CEF), til finansiering af ladestanderne. Det kan nævnes, at der er gennemført en række forsøgsprojekter med elbiler og tunge køretøjer, herunder busser og skraldebiler, der anvender el som drivmiddel.

Det overordnede formål med disse projekter er at indhente erfaringer, der kan anvendes til at understøtte udbredelsen af elbiler. Eksempelvis er der gennemført et forsøg, 'Test En Elbil', hvor ca. 1.700 familier gennem tre måneder fik mulighed for at anvende en elbil i deres dagligdag for få indhentet erfaringer med bl.a. barrierer ved at anvende elbil. Det kan endvidere nævnes, at der nu skal igangsættes et forsøg i København med el-busser, der kan lynoplades undervejs på ruten.

Ad. 2)

Med hybridbiler tænkes i det følgende kun på plug-in hybridbiler, da alene den type hybridbil er afhængig af ladeinfrastruktur, og hvor der derfor vurderes at være særlige barrierer, herunder i forhold til udbredelse.

Plug-in bilerne er ikke undtaget fra bilbeskatningen. Hidtil er dog kun benzinformbruget indgået i afgiftsberegningen, og her har plug-in hybridbilerne haft en fordel ved, at deres forbrugstal ikke har omfattet elforbruget. Fra 2016 til 2019 vil plug-in bilernes elforbrug også blive indfaset i registreringsafgiftssystemet, hvilket betyder, at registreringsafgiften nu bliver højere. Dette er metodemæssigt logisk, men vil som nævnt forhøje afgiften. Plug-in hybridbiler vil dog fortsat have et lavt samlet ækvivalent benzinformbrug og også bedre end tilsvarende ikke-udefra opladelige hybridbiler.



Plug-in elbiler er ikke fritaget fra parkeringsafgift, og der er heller ikke særlige parkeringspladser forbeholdt disse biler.

Side 9/9

Der er gennemført forsøgsprojekter, som har til formål at udbrede kendskabet til plug-in bilerne samt undersøge og finde løsninger på barrierer inden for plug-in teknologien.

Ad. 3)

EU direktivet fastsætter minimumskrav til opbygning af infrastruktur til alternative drivmidler, herunder ladestanderer til elbiler og tankstationer til naturgas (både CNG og LNG) samt brint. Minimumskravene skal opfyldes ved, at EU-landene opstiller nationale politikrammer, der skal sikre, at infrastrukturen etableres. EU-landene skal meddele Kommissionen deres nationale politikrammer første gang senest d. 18. november 2016. I Danmark er der allerede en basal infrastruktur, som omtrent dækker behovet for anvendelse af elbilen til lange ture kombineret med den lademulighed, der følger med hver enkelt bil. Behovene forventes også at være dækket for så vidt angår komprimeret naturgas (CNG) og brint til biler. Der kan vise sig et behov for at etablere LNG-opfyldningsstationer i havne og etablering af landstrøm til skibe. Arbejdet med at vurdere behovet og mulighederne herfor vil pågå i 2016.