



MINISTERI

Pohjoismaiden neuvosto
Ved Stranden 18
1061 København K
Tanska

Päivämäärä 15. tammikuuta 2016
Dnro: 2015 -502

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Puhelin 41 71 27 00

Ilmoitus Pohjoismaiden neuvoston jäsenen Arja Juvosen kysymykseen E 13/2015 sähköautoista

Liitteenä vastaus Pohjoismaiden neuvoston jäsenen Arja Juvosen esittämään kirjalliseen kysymykseen Suomen, Islannin, Norjan, Ruotsin ja Tanskan hallitusten puolesta.

Ystävällisin terveisin



Hans Chr. Schmidt



Ilmoitus Pohjoismaiden neuvoston jäsenen Arja Juvo- sen kysymykseen E 13/2015 sähköautoista

Sivu 2/9

Kysymys kuuluu:

Sähköautoista puhuttaessa tarkoitetaan akkusähköautoja, joiden kaikki ajamiseen tarvittava sähköenergia on varastoitu autossa oleviin akkuihin. Sähkomoottori on energiatehokas, hiljainen ja yksinkertainen, se ei tuota pakokaasuja, eikä näin ollen hiilidioksidipäästöjä, ja sen käyttämä energia voidaan tuottaa uusiutuvilla energialähteillä. Sähköautojen käytöllä voidaan vaikuttaa tervehdyttävästi suurten kaupunkien huononevaan ilmanlaatuun ja yleisemminkin vähentää liikenteen päästöistä osaltaan johtuvaa maapallon ilmaston lämpenemistä. Ympäristösyistä on täydet perusteet suosia sähköautoja. Sähköautojen rinnalla ympäristöystävällisenä pidetään myös niin sanottua hybridautoa, jossa on kaksi eri voimanlähdettä.

EU:n puhtaan liikenteen tavoitteisiin kuuluu sähköautojen infrastruktuurin rakentaminen. Komission direktiiviesitys sisältää maakohtaiset velvoitteet sähköautojen latausverkoston rakentamiselle. Sähköisiä ratkaisuja tukevalla liikennepolitiikalla voidaan alentaa liikenteen päästöjä ja parantaa kaupunkien ilmanlaatua pienhiukkasten vähenemisen kautta.

Suomessa sähköautojen yleistymistä aiotaan lähivuosina edistää muun muassa jakeluverkostoa kehittämällä, EU:n ajoneuvolainsäädäntöön vaikuttamalla, informaatio-ohjausta kehittämällä sekä tarpeen vaatiessa myös taloudellista ohjausta kehittämällä. Tavoitteena on, että sähköautojen ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus kaikista uusista myytävistä henkilöautoista olisi 50 % vuonna 2020 ja 100 % vuonna 2030. Edellä esitetyn perusteella kysyn Pohjoismaiden hallituksilta seuraavaa:

- *Millä tavalla Pohjoismaissa edistetään sähköautoilua tai autoilua, jonka käyttövoimana on sähkö?*
- *Millaisia toimia Pohjoismaissa on käyttöön otettu tai on suunnitteilla hybridautoilun lisäämiseksi tieliikenteessä?*
- *Milloin Pohjoismaissa saavutetaan EU:n direktiivillä asetamat tavoitteet latauspisteverkostosta?*

Pohjoismaiden ministerineuvosto ilmoittaa:

Suomen, Islannin, Norjan, Ruotsin ja Tanskan hallitukset ovat antaneet alla olevat vastaukset Pohjoismaiden neuvoston jäsenen Arja Juvosen esittämään kirjalliseen kysymykseen E 13/2015.



Suomi

Sivu 3/9

Kohta 1)

Hallitus tukee vahvasti toimia, joilla pyritään vähentämään liikennesektorin kasvihuonekaasupäästöjä. Sähköautojen ja muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisääminen liikenteessä on tärkeä väline alan ilmastotyössä. Sähköautojen etuna on hyvä energiahyötysuhde, käytön päästöttömyys sekä matala melutaso. Kotimaisista raaka-aineista tuotettua sähköenergiaa käyttämällä voidaan myös vähentää energiakauppataseen riippuvuutta raakaöljystä, raakaöljykustannuksia sekä parantaa maan työllisyyttä.

Kohta 2)

Suomessa sähköautot saavat jo nykyisellään merkittäviä veroetuja. Suomessa sähköautojen verotus on kevyintä, vero on vuoden 2016 alusta 4,4 prosenttia. Autoveroa lasketaan asteittain 2,7 prosenttiin vuoteen 2019 mennessä autoverolain (1481/2015) muutokseen pohjautuen. Suomessa sähköverotus on huomattavasti kevyempää kuin nestemäisten polttoaineiden verotus ja ajoneuvoveron perusosa on sähköautojen osalta pienin mahdollinen.

Sähköautojen yleistymistä Suomessa, kuten monessa muussakin maassa, rajoittaa kuitenkin niiden kallis ostohinta sekä lyhyt toimintasäde. Sähköautojen kysynnän nostaminen edellyttää tehokkaampia ohjauskeinoja ja kuluneen vuoden aikana onkin alustavasta tutkittu erilaisia keinoja. Suomessa sähköautoille ei todennäköisesti voida ottaa käyttöön yhtä laajoja veroetuja kuin esimerkiksi Norjassa. Esimerkiksi sähköautojen arvonlisäveron poistaminen Norjan mallin mukaisesti olisi Suomessa vaikeaa, ehkä jopa mahdotonta EU-lainsäädännön vuoksi.

Kohta 3)

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti lokakuussa 2015 työryhmän, jonka tehtävänä on valmistella kansallinen toimintasuunnitelma EU:n niin kutsutun infrastruktuuridirektiivin mukaisesti (direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta), jossa määrätään sekä tavoitellun infrastruktuurin laajuus sekä toimet tavoitteen saavuttamiseksi. Työryhmän toimintakausi on 15.10.2015–14.10.2016. Tavoitteet ja näkemykset käsitellään työryhmässä siten, että ne ovat yhteneviä valmisteilla olevan kansallisen energia- ja ilmastostrategian kanssa, jonka valmistelusta vastaa biotalouden ja puhtaan energian ministerityöryhmä. Tarkoituksena on päättää vaihtoehtoisten polttoaineiden edistämisestä tämän prosessin yhteydessä. Kansallinen energia- ja ilmastostrategia esitellään eduskunnalle selontekona vuoden 2016 lopussa. Yksi parhaista tavoista edistää sähköautojen käyttöä Suomessa on kattavan latauspisteverkoston luominen. Suomessa tehdään parhaillaan töitä tämän toteuttamiseksi. Epävirallinen ehdotus infrastruktuuridirektiivin mukaisesta vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkostosta valmistui keväällä 2015 ja virallinen suunnitelma valmistuu marraskuuhun 2016 mennessä.



Islanti

Kohta 1)

Islannissa sähköautot, hybridautot ja pistokehybridit (plug-in) ovat olleet vapautettuja maksuista ja veroista vuodesta 2013 lähtien aina 6 000 000 Islannin kruunuun asti, jonka ylimenevästä osasta maksetaan arvonlisävero. Suunnitella on polttoaineverotuksen tarkistaminen sekä muunlaisen tienkäyttöveron harkinta, mutta työtä ei ole vielä aloitettu. Arvioimme, vuoteen 2020 mennessä vähintään 10 prosenttia autokannasta on sähköautoja.

Reykjavikissa ja Akureyrissa sähköautot on vapautettu pysäköintimaksusta ensimmäisen 1–2 tunnin aikana. Reykjavikissa joillakin pysäköintialueilla on sähköautojen latausmahdollisuus.

Reykjavikiin on suunniteltu myös sähköbuseja ja seuraamme tarkkaan, miten pikalataaminen kehittyy, jolloin busseja voitaisiin mahdollisesti ladata matkan varrella.

Kohta 2)

Maksujen ja verojen tai parkkimaksuvapautuksen osalta sähköautoja, hybridautoja ja pistokehybridautoja koskevat samat säännöt. Useimmat lataavat autoa kotona, eivätkä ole erityisen riippuvaisia latausinfrastruktuurista.

Kohta 3)

EU-direktiivissä säädetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin laajentamisen minimivaatimuksista, sisältäen sähköautojen latauspisteet. Islannissa ensimmäiset latauspisteet perustetaan Reykjavikiin ja sen ympäristöön 70 kilometrin säteellä. Myös Pohjois-Islantiin perustetaan latauspisteitä. Infrastruktuuria tullaan perustamaan huoltoasemille eri puolille maata muiden polttoaineiden rinnalle yhteistyössä sähkönjakelijoiden ja huoltoasemien kanssa. Hallitus on päättänyt pitkän aikavälin tavoitteissaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi edistää sähköautoja ja niiden infrastruktuuria. Lisäksi latausmahdollisuuksia pyritään parantamaan uusien hotellien rakentamisen yhteydessä, kun matkailu lisääntyy. Lisäksi odotetaan, että sähköauton käytön pidemmällä matkoilla mahdollistava infrastruktuuri on saatu luotua vuoteen 2020 mennessä.

Norja

Kohta 1)

Norjassa sähköautot on vapautettu useimmista maksuista. Sähköauton oston yhteydessä ei makseta kertamaksua tai arvonlisäveroa. Sähköauton käytöstä maksetaan tavallista matalampaa vuosimaksua ja tienkäyttömaksuja ei peritä lainkaan. Maksujärjestelmän huomattavien helpotusten lisäksi sähköautot saavat ajaa julkisen liikenteen kaistoilla, niiden ei tarvitse maksaa tietulleja ja ne voivat pysäköidä ilmaiseksi julkisille parkkipaikoille. Sähköautoja saa kuljettaa ilmaiseksi maanteillä, mutta kuljettajista ja matkustajista peritään maksu.



Myös työsuhde-etuna käytettävän sähköauton verotus on kevyempää. Ensimmäiset sähköautoetuudet otettiin käyttöön 1990-luvun alussa ja niitä on sen jälkeen asteittain parannettu.

Näiden kannustimien seurauksena Norjan automarkkinat ovat murroksessa. Vuonna 2015 sähköautojen markkinaosuus oli 17,1 prosenttia, mikä on 4,6 prosenttiyksikön lisäys vuodesta 2014. Vuonna 2015 rekisteröitiin yhteensä 25 788 päästötöntä uutta henkilöautoa, mikä on 42,5 prosentin lisäys vuodesta 2014. Yhteensä Norjassa oli 71 042 sähkökäyttöistä henkilöautoa ja 8 929 sähkökäyttöistä pakettiautoa 31.12.2015. Tämä on hieman alle 3 prosenttia Norjan henkilöautojen ja hieman alle 2 prosenttia pakettiautojen kokonaismäärästä.

Nykyiset sähköautojen etuudet poistetaan käytöstä asteittain. Poliittisesti on päästy yksimielisyyteen siitä, että sähköautokaupan ja -käytön etuuksia jatketaan vuoteen 2017, jonka jälkeen ne lopetetaan vaiheittain. Vuosimaksu otetaan käyttöön ensin puolikkaana vuodesta 2018 ja sitten kokonaisuudessaan vuodesta 2020 lähtien. On ehdotettu myös, että otettaisiin tarkasteluun sähköautojen arvolisäverovapautuksen korvaaminen vaiheittain käytöstä poistettavalla avustuksella. Kertamaksuvapautusta ehdotetaan jatkettavaksi vuoteen 2020. Muiden etujen, kuten joukkoliikenteen kaistan käyttöoikeuden, ilmaisen pysäköinnin ja ilmaisen latausmahdollisuuden osalta on suunniteltu järjestelmää, joka antaisi maakunnille ja kunnille suuremmat vapaudet ja vaikutusmahdollisuudet.

Kohta 2)

Norjassa on käytössä erityinen kertamaksun helpotus hybridi-auton hankinnan yhteydessä. Maksuhelpotus lasketaan niin, että sähkömoottorin vaikutusta ei huomioida käyttövoimaveroa laskettaessa ja lisäksi myönnetään 10 prosentin vähennys tavallisille hybrideille ja 26 prosentin vähennys ladattaville hybrideille painoon perustuvaa veroa laskettaessa. Niiden autojen, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 105 grammaa kilometriä kohden, kertamaksu on alhaisempi. Tämän vuoksi suurin osa ladattavien hybridi-autojen on kertamaksuista on nykyisen laskentatavan perusteella suhteellisen matala tai maksua ei ole ollenkaan. Hybridi-autojen käyttämä sähkö on vapautettu tienkäyttömaksuista.

Ladattavien hybridien määrä lisääntyi voimakkaasti vuonna 2015 sen seurauksena, että hybridi-autojen tarjonta kasvoi ja hybridi-autojen hankkimisen edut paranivat. Vuonna 2014 Norjassa rekisteröitiin 1 678 ladattavaa hybridihenkilöautoa, ja vuonna 2015 luku oli jo 7 964 autoa, mikä on 374 prosentin lisäys. Norjassa on yhteensä 52 264 hybridi-autoa ja 64 hybridipakettiautoa. Näihin lukuihin sisältyy sekä diesel että bensiini pistokkeen kanssa ja ilman sitä. Hybridi-autot ovat noin 2 prosenttia Norjan henkilöautokannasta.

Kohta 3)



Latausinfrastruktuurin osalta Norjassa oli vuoden 2015 päättyessä yhteensä 7 067 latauspistettä jaettuna 1 792 latauspaikalle. Useimmat näistä on rakennettu Transnovan, Enovan tai paikallisten viranomaisten julkisin avustuksin.

Sivu 6/9

EU-direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta määrää, että maiden on laadittava kansalliset tavoitteet ja toimintakehykset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin edistämiseksi sisältäen sähköautojen latauspisteet sekä maakaasun (nesteytetty maakaasu, LNG sekä paineistettu maakaasu, CNG) ja vedyn (ei pakollinen) tankkausasemat.

Direktiivissä määrätään myös latauspisteiden teknisten standardien täytönpanosta ja kuluttajille suunnatun tiedon saavutettavuudesta. Maiden tulee huolehtia muun muassa siitä, että kaikki lataus- ja tankkausasemat vaihtoehtoisten polttoaineille noudattavat direktiivissä mainittuja voimassa olevia eurooppalaisia standardeja. Lisäksi on vaatimus siitä, että polttoaineiden hintojen vertailu on tehtävä helpoksi ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytöstä on annettava tietoa muun muassa ajoneuvojen käyttöohjeissa ja myyntipisteissä.

EU-jäsenmaiden on lähetettävä 18. marraskuuta 2016 mennessä kansalliset suunnitelmansa ja tavoitteensa vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi. Direktiivi velvoittaa maita laatimaan toimintakehykset siten, että kansalliset tavoitteet on mahdollista saavuttaa.

EU-direktiivi ei kuulu ETA-sopimuksen piiriin, mutta se on arvioitavana ETA/EFTA-maissa. Islannilla, Norjalla tai Liechtensteinilla ei ole valmista kantaa direktiiviin.

Ruotsi

Kohta 1)

Hallitus on ilmoittanut, että Ruotsista tulee maailman ensimmäinen fossiiliton hyvinvointivaltio. Näin ollen myös ajoneuvokannan on oltava fossiiliton. Hallituksella on useita toimia tämän kunnianhimoisen tavoitteen saavuttamiseksi. Alla kuvaillaan lyhyesti tärkeimpiä ohjauskeinoja, joilla lisätään sekä puhtaiden sähköautojen että lataushybridien määrää tieliikenteessä.

Ruotsissa on erityinen ympäristökannustin, jolla tuetaan matalapäästöisten autojen hankintaa ja pyritään edistämään ajoneuvokannan sähköistämistä. Kannustin on 40 000 kruunua, ja se maksetaan uusille rekisteröitäville ajoneuvoille, joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 50 g/km. Nykyisellään vain puhtaat sähköautot tai pistokehybridit täyttävät vaatimukset. 1. tammikuuta 2016 lähtien pistokehybridien kannustin puolitetaan 20 000 kruunuun.



Jos työntekijä käyttää autoaan työn tai toimeksiannon suorittamiseen, siitä tulee verotettava etuus. Noin 25 prosenttia uusien autojen myynnistä muodostuu näistä niin kutsutuista etuisuusautoista.

Autoetu lasketaan pääsääntöisesti tietyn kaavan mukaan. Etuisuuden tarkoituksena on, että se vastaa periaatteessa markkina-arvoa. Ympäristöautoille myönnetään pääsäännöstä poikkeus. Tämä tarkoittaa sitä, että ympäristöautojen etuuden arvo lasketaan tasolle, joka vastaa etuisuuden arvoa lähimmän vertailukelpoisen tavallisen auton osalta. Pysyvät säännöt on otettu käyttöön helpottamaan ympäristöautojen käyttöönottoa markkinoilla. Tietyille ympäristöautoille – sähköautot, pistokehybridiautot ja kaasutot (ei nestekaasu) – myönnetään lisäksi alennus arvoon, joka vastaa 60:a prosenttia lähinnä olevasta vertailukelpoisesta tavallisesta autoetuudesta, kuitenkin enintään 16 000 kruunua vuodessa. Määräaikaiset säännöt ovat voimassa vuoden 2016 loppuun asti. Hallitus on ilmoittanut, että ympäristöautojen etuisuuden määräaikaisuutta tiettyjen ympäristöautojen osalta tullaan jatkamaan vuoteen 2019 asti, kuitenkin niin, että enimmäisalennus rajoitetaan 10 000 kruunuun vuodessa.

Sähköautot on vapautettu ajoneuvoverosta viisi vuotta ensimmäisen rekisteröinnin jälkeen. Tämän jälkeen sähköautot maksavat vain ajoneuvoveron perusosan, joka on 360 kruunua vuodessa. Sähköautojen energiankulutus ei saa olla suurempi kuin 37 kWh/100 km.

Vuodesta 2016 lähtien otetaan käyttöön sähköbussikannustin, jolla pyritään tukemaan sähkökäyttöisten bussien käyttöönottoa. Tähän tarkoitukseen on varattu yhteensä 350 miljoonaa kruunua vuoteen 2019 asti. Hallituksen kanslia valmistelee parhaillaan kannustimen yksityiskohtia.

Sähköbussien ja muiden vaihtoehtoisella polttoaineella käyvien bussien vuotuinen ajoneuvovero on 984 kruunua. Dieselillä käyvä kaupunkibussi maksaa ajoneuvoveroa nykyään noin 15 000–16 000 kruunua vuosittain.

Heinäkuussa 2015 otettiin käyttöön erityinen investointituki, ns. ilmastoloikka (Klimatklivet). Tuen avulla kunnat, yritykset, organisaatiot ja muut voivat hakea investointitukea ilmastovaikutuksia vähentäviin toimiin, kuten sähköautojen latausinfrastruktuuriin. Tuen kokonaismäärä on 1,8 miljoonaa kruunua ja sitä myönnetään vuoteen 2018 asti.

Sähköautojen käyttöönottoa edistetään myös tukemalla tutkimusta, kehitystä ja demonstraatiohankkeita.

Vuonna 2016 käynnistetään kaksi demonstraatiohanketta erilaisten tekniikoiden testaamiseksi sähköteillä. Demonstraatiohankkeet toteutetaan tavallisilla teillä ja oikeassa liikenteessä.

Kohta 2)



Ei ole olemassa erityisiä ohjauskeinoja hybridautoilun lisäämiseksi kohdassa 1 mainittujen toimien lisäksi. Sen sijaan edistetään polttoainetta säästävää autoilua, mikä voidaan saavuttaa esimerkiksi hybridautoilla sekä yleisten ohjauskeinojen kautta, kuten energiaverotuksen ja polttoaineiden hiilidioksidiverotuksen kautta.

Kohta 3)

Direktiivissä 2014/94/EU keskeistä on se, että jokaisen maan on laadittava kansallinen toimintasuunnitelma, joka koskee vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton kehittämistä. Hallituksen kanslia on aloittanut Ruotsin toimintasuunnitelman laatimistyön ja se toimitetaan EU:n komissiolle viimeistään 18. marraskuuta 2016. Tähän työhön kuuluu kansallisten tavoitteiden ja päämäärien muotoileminen muun muassa latausinfrastruktuurin osalta.

Tanska

Kohta 1)

Tanskassa sähköautot ovat vuoden 2015 loppuun asti olleet vapautettuja rekisteröintimaksusta ja vihreästä omistumismaksusta. Vuosina 2016–2019 rekisteröintimaksujärjestelmä muutetaan asteittain niin, että sähköautot sisällytetään vuodesta 2020 lähtien tavallisten autojen maksujärjestelmään, jonka jälkeen kaikkien autojen verotus on täysin samanlaista. Tanskan maksujärjestelmä on kuitenkin suunniteltu siten, että autoja verotetaan niiden polttoainetaloudellisuuden perusteella. Sähköautojen energiankulutus lasketaan vastaavaksi bensinikulutukseksi, ja koska sähköautot ovat erittäin energiataloudellisia, niillä on vielä vuoden 2020 jälkeenkin huomattavasti matalammat polttoainemaksut kuin vastaavilla bensiniautoilla. Tämä koskee myös vihreää omistumismaksua, ja tähän järjestelmään sähköautot sisällytetään jo vuonna 2016.

On myös mahdollista ottaa poliittinen sopimus sähköautojen käyttöönotosta uudelleen tarkasteluun, jos niiden myynti laskee paljon. Tällöin sähköautojen sovellettu rekisterimaksu olisi mahdollista ottaa uudelleen käyttöön.

Kunnat voivat lisäksi itsenäisesti päättää sähköautojen ilmaisesta pysäköinnistä. Tämä tuli mahdolliseksi tielain muutoksen myötä vuonna 2015. Suurimmissa kunnissa on sähköautoille merkittäviä pysäköintialueita, joilla niille on varattu latausmahdollisuus. Tämä voi olla iso etu alueilla, joilla parkkipaikkojen kysyntä on suurta.

Lisäksi vuoden 2015 aikana on perustettu sähköautojen latauspisteitä moottoritieverkostoon varrelle. Tätä varten tiehallitus on perustanut pysäköintialueita ja latauspisteiden rahoittamiseksi on saatu tukea myös EU:n infrastruktuurirahastosta (Connecting Europe Facility, CEF). Sähköautojen ja raskaiden ajoneuvojen osalta on toteutettu joukko kokeiluja, esimerkiksi sähköä bussien ja roska-autojen polttoaineena.



Näiden kokeilujen yleisenä tavoitteena on kerätä kokemuksia, joita voidaan käyttää sähköautoilun edistämiseksi. On toteutettu esimerkiksi sähköautojen testauskokeilu, jossa noin 1 7000 perhettä sai kolmen kuukauden aikana mahdollisuuden käyttää sähköautoa arjessaan ja kerätä kokemuksia sähköauton käytön esteistä. Voidaan myös mainita, että Kööpenhaminassa ollaan käynnistämässä sähköbussikokeilua, jossa busseja voidaan pikaladata reitin varrella.

Kohta 2)

Hybridiautoilla tarkoitetaan seuraavassa vain pistokehybridiautoja, sillä jo pelkästään ne ovat riippuvaisia latausinfrastruktuurista, ja sen vuoksi arvioidaan, että etenkin autojen yleistymisen kannalta niihin liittyy tiettyjä esteitä.

Pistokehybridiautoja ei ole vapautettu autoverosta. Tähän asti kuitenkin vain bensiininkulutus on ollut osa maksulaskelmaa ja pistokehybridiautoihin on liittynyt se etu, että sähkönkulutus ei ole ollut osa niiden kulutuslaskelmaa. Vuosina 2016–2019 pistokehybridiautojen sähkönkulutus otetaan vaiheittain mukaan rekisteröintimaksujärjestelmään, mikä tarkoittaa rekisteröintimaksun nousua. Tämä on menetelmällisesti loogista, mutta kuten sanottu, maksut nousevat. Pistokehybridiautojen bensiininkulutus on kuitenkin myös jatkossa matalampaa kuin vastaavilla hybridiautoilla, joita ei voi ladata ulkopuolelta.

Pistokehybridiautoja ei ole vapautettu pysäköintimaksuista, eikä niille ole varattu erityisiä pysäköintialueita.

On toteutettu kokeiluhankkeita, joiden tavoitteena on lisätä pistokehybridiautojen tuntemusta, sekä selvittää ja löytää ratkaisuja plug-in-teknologian esteisiin.

Kohta 3)

EU-direktiivissä määrätään vähimmäisvaatimuksista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille, mukaan lukien sähköautojen latauspisteet ja maakaasun (CNG ja LNG) ja vedyn tankkausasemat. Vähimmäisvaatimukset täytetään siten, että EU-maat laativat kansalliset toimintakehykset, joilla varmistetaan infrastruktuurin toteutuminen. EU-maiden on ilmoitettava komissiolle kansallisista toimintakehyksistään ensimmäisen kerran viimeistään 18. marraskuuta 2016. Tanskassa on jo olemassa perusinfrastruktuuri, joka kattaa kärkeästi sähköauton käytön pitkillä matkoilla yhdessä jokaiseen autoon kuuluvan latausmahdollisuuden kanssa. Tarpeet tulevat täytetyiksi myös polttoaineena käytettävien paineistetun maakaasun (CNG) ja vedyn osalta. Saattaa olla tarvetta myös perustaa LNG-tankkausasemia satamiin ja maasähkömahdollisuus laivoille. Tarpeen ja mahdollisuuksien arviointityötä tehdään vuonna 2016.