



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Skrifstofa Norðurlandaráðs
Store Strandstræde 18
PB 3043, DK-1021 København
Danmörk

Tilvísun yðar

Tilvísun okkar

Dagsetning

17/415-

3.5.2017

Svar við E4/2017

Svar norrænu ríkisstjórnanna við skriflegri fyrirspurn um fjölgun hleðslustöðva og þróun á sameiginlegum hleðslustaðli

Fyrir hönd ríkisstjórna Finnlands, Íslands, Svíþjóðar, Danmerkur og Noregs fylgir hér svar við fyrirspurn Hönnu Kosonen (cent) og Irene Johansen (A), kjörinna fulltrúa í Norðurlandaráði.

Kveðja,

Ketil Solvik-Olsen

Svar við fyrirspurn E4/2017 frá Hönnu Kosonen (cent) og Irene Johansen (A), kjörnum fulltrúum í Norðurlandaráði, um fjölgun hleðslustöðva og þróun á sameiginlegum hleðslustaðli

Fyrirspurnin hljómar svo:

„Samgöngur valda um 30% allrar losunar gróðurhúsalofttegunda á Norðurlöndum. Mikilvæg eftirfylgni Parísarsamkomulagsins frá 2015 eru aðgerðir, sem geta dregið úr losun frá samgöngum. Norðurlönd geta tekið höndum saman um að efla framleiðslu og notkun hreinorkubifreiða. Rammaskilyrði fyrir hreinorkubíla eru mismunandi eftir löndunum, en mikilvægt er að tryggja að bílaeigendur geti gengið að hleðslustöðvum í löndunum. Myndi það efla útblásturslausar samgöngur fólks á Norðurlöndum og hafa jafnframt góð áhrif á umhverfi okkar og andrúmsloft og afnema stjórnsýsluhindrun.

Með hliðsjón af framangreindu beinum við, fyrir hönd norrænu sjálfbærninefndarinnar, eftirfarandi fyrirspurn til norrænu ríkisstjórnanna:

- Hvaða áform hafa ríkisstjórnir Norðurlanda um að fjölga hleðslustöðvum fyrir samgöngur á láði og legi (ferjur) í þeim tilgangi að efla hreinorkutækni? Hyggjast ríkisstjórnirnar hleypa auknum krafti í fjölgun hleðslustöðva með því að setja sér sameiginlegt markmið um hvenær búið verði að koma upp nægilegum fjölda hleðslustöðva á Norðurlöndum?*
- Hafa löndin samstillt áform sín varðandi tæknistaðla, styrki og tímasetningar?*
- Telja ríkisstjórnirnar hentugt að hafa sömu hleðslustaðla á Norðurlöndum, til dæmis fyrir rafknúnar bifreiðar, almenningsvagna og ferjur? Ef svo er, hyggjast þær þá þróa sameiginlegan norrænan staðal?“*

Svar norrænu ríkisstjórnanna:

Ríkisstjórnir Finnlands, Íslands, Svíþjóðar, Danmerkur og Noregs veita eftirfarandi svar við fyrirspurn E4/2017 frá Hönnu Kosonen (cent) og Irene Johansen (A), kjörnum fulltrúum í Norðurlandaráði:

Við viljum byrja á því að taka fram að við erum sammála sjálfbærninefnd Norðurlandaráðs um að Norðurlönd hafi ýmislegt fram að færa sem geti greitt fyrir grænum umskiptum í samgöngugeira. Tímabært er að greiða fyrir frjálsri för útblásturslausra farartækja yfir landamæri, fyrir einkabíla en ekki síður fyrir tækni sem stuðlar að vistvænni vöru- og þungaflutningum.

Sjálfbærar samgöngur eru ofarlega á dagskrá, hjá bæði samgönguráðherrum og umhverfissráðherrum Norðurlanda. Finnski samgönguráðherrann kallaði til ráðherra fundar í Helsinki 8. mars s.l. þar sem við ræddum hvernig við getum tekið höndum saman um að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda í samgöngum. Löndin halda áfram að kanna hvaða þættir grænna umskipta í samgöngugeira henti til norræns samstarfs. Meðal umræðuefna á fundinum voru núverandi aðgerðir og markmið landanna, opinber innkaup og lífoldsneyti.

Eitt mikilvægasta þema norska formennskulandsins í Norrænu ráðherranefndinni um umhverfismál eru sameiginlegar aðgerðir til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngugeira. Mál sem voru á dagskrá ráðherra fundarins í Helsinki verða rædd nánar á fundum umhverfissráðherranna í maí og nóvember á þessu ári.

Svar við spurningunum:

Spurning:

- Hvaða áform hafa ríkisstjórnir Norðurlanda um að fjölga hleðslustöðvum fyrir samgöngur á láði og legi (ferjur) í þeim tilgangi að efla hreinorkutækni? Hyggjast ríkisstjórnirnar hleypa auknum krafti í fjölgun hleðslustöðva með því að setja sér sameiginlegt markmið um hvenær búið verði að koma upp nægilegum fjölda hleðslustöðva á Norðurlöndum?

Svar:

Á Norðurlöndum er unnið að því að greiða fyrir útblásturslausri tækni út frá forsendum hvers og eins lands. Hlutlaus nálgun í tæknilegu tilliti með það fyrir augum að draga úr útblæstri í samgöngum ber að liggja þar til grundvallar. Með tímanum er æskilegt að uppbygging og viðhald innviða fyrir útblásturslausar lausnir verði á markaðskjörum, en í byrjun á meðan markaðurinn er að taka á sig form má hugsanlega beita ýmiss konar ríkisstyrkjum. Brýnt er að slík stjórnþæki bitni ekki á samkeppnisstöðu fyrirtækja á almennum markaði sem hafa áhuga á að koma að uppbyggingu og rekstri innviðanna. Þörfin á hleðslu-/áfyllingarstöðvum fyrir útblásturslaus farartæki ræðst m.a. af tæknilegri þróun farartækja, landfræðilegum aðstæðum og loftslagi. Með öðrum orðum er ekki ráðlegt að setja markmið um ákveðinn fjölda hleðslu-/áfyllingarstöðva.

Staðan og dæmi um áform í löndunum:

Finnland

Í Finnlandi stafa 40% heildarútblasturs frá samgöngugeira og því skiptir hann miklu máli fyrir framfylgni markmiða um minnkun losunar. Ef litið er til lengri tíma á samgöngukerfið í heild sinni eftir að þróast í þá veru að losun verður í lágmarki. Stefna Finnlands í orku- og loftslagsmálum kveður á um 50% minnkun útblásturs í samgöngum fram til ársins 2030 miðað við losun á árinu 2005. Aðgerðir til að draga úr útblæstri beinast einkum að vegasamgöngum þar sem miklir möguleikar eru á að minnka losun.

Orku- og loftslagsstefna Finnlands kveður á um að eigi færri en 250 þúsund rafknúnir bílar verði í landinu árið 2030. Til að ná þessu markmiði er afar brýnt að komið verði starfandi net hleðslustöðva fyrir rafbíla. Meðal aðgerða ríkisins til að skapa innviði sem virka er gerð landsáætlunar um innviði og fjárfestingaráætlanir fyrir hleðslustöðvar. Langtímamarkmiðið er að innviðir hleðslustöðva verði snjallir og skapi ekki verulega þörf á aukningu í framleiðslugetu á raforku. Hugsanlega þarf að samhæfa hleðslu rafbíla tímaleg séð þannig að hún fari aðallega fram að nóttu til þegar raforkunotkun er í lágmarki. Í framtíðinni verður hugsanlega hægt að beita snjallri hleðslu til að ákveða hvenær hlaðið er og skapa mikilvægan sveigjanleika í eftirspurn á raforkumarkaði.

Í samræmi við tilskipun 2014/94/EB um innviði fyrir óhefðbundið eldsneyti hafa Finnar samþykkt aðgerðaáætlun um uppbyggingu innviða fyrir óhefðbundið eldsneyti. Markmiðið er að árið 2020 verði komnar að minnsta kosti 2000 hleðslustöðvar fyrir almenning. Árið 2030 er stefnt að því að hleðslustöðvar fyrir almenning verði orðnar að minnsta kosti 25 þúsund. Allar hleðslustöðvar fyrir almenning í Finnlandi eiga að uppfylla tæknikröfur sem tilgreindar eru í fylgiskjali II við tilskipunina 2014/94/EB. Um almennar hleðslustöðvar gildir að þær hafi að minnsta kosti innstunguklær eða millistykki fyrir rafknúin farartæki samkvæmt staðlinum EN 62196-2 og fyrir hraðhleðslukerfi af gerðinni „Combo 2“ sem lýst er í staðlinum EN 62196-3. Auk þess er stefnt að því að rafhleðslustöðvar verði í öllum stærri höfnum landsins eigi síðar en 2030.

Uppbygging hleðslustöðva fyrir rafknúna bíla í Finnlandi á aðallega að fara fram á markaðskjörum. Til að ná markmiðum fyrir árið 2020 tók Vinnumála- og atvinnuvegaráðuneytið í gildi fjárfestingaráætlun þann 30.2.2017. Ráðuneytið veitir styrki að andvirði 4,9 milljóna evra til fjárfestinga í hleðslustöðvum á árunum 2017–2019.

Ráðherrar Norðurlanda funduðu 8. mars 2017 um aðgerðir til að draga úr útblæstri í samgöngum. Á fundinum var rætt um sameiginleg losunarmarkmið og þætti sem löndin gætu átt samstarf um til að ná settum markmiðum. Á fundinum var einnig rætt um innviði hleðslustöðva. Fundinn sátu Anne Berner, samskiptaráðherra Finnlands, Ibrahim Baylan, samræmingar- og orkumálaráðherra Svíþjóðar, Ketil Solvik-Olsen, samgönguráðherra Noregs og Dorte Nøhr Andersen, staðgengill ráðuneytisstjóra danska orku- og loftslagsmálaráðuneytisins. Ákveðið var að kanna hugsanlegar samstarfsleiðir nú á vordögum.

Í Finnlandi teljum við afar brýnt að eiga norrænt samstarf til að framfylgja markmiðum landanna í loftslagsmálum. Að svo stöddu teljum við ESB-staðlana fullnægjandi en samtímis ber að hafa í huga að tæknipróun er hröð á þessu sviði. Því gæti til framtíðar litið verið ráð að grípa til norrænna aðgerða sem ganga lengra en ESB.

Ísland

Á Íslandi veitir Orkusjóður fé til sveitarfélaga og fyrirtækja til uppbyggingar á hleðslustöðvum um land allt. Aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar um orkuskipti felst meðal annars í eflingu innviða í höfnum fyrir sjóflutninga og þróun á endurnýjanlegu eldsneyti.

Ísland hefur tekið þátt í starfi um samræmingu tæknistaðla, einkum á vettvangi ESB, þar á meðal eftirfylgni tilskipunar 94/2014 um innviði fyrir óhefðbundið eldsneyti. Við tökum einnig þátt í MOVE-STF vinnuhópi ESB um óhefðbundið eldsneyti í samgöngugeira. Hvað varðar tæknistaðla þá teljum við mikilvægt að ESB-stöðlum sé fylgt alls staðar í Evrópu. Gífurlegur efnahagslegur og vistfræðilegur ávinningur felst í því að sömu staðlar gildi um hleðslustöðvar fyrir rafknúna farartæki, ferjur, skip og áætlunarbifreiðar sem fara á milli landa. Varðandi rafbíla er rætt um það alþjóðlega hvort hægt sé að setja hleðslustaðla (fyrir klær). En framlag Norðurlanda er mikilvægt hvað varðar hleðslu rafknúinna skipa því svæðið er leiðandi í þróun rafknúinna skipa og vel í stakk búið til að þróa staðla fyrir rafhleðslu í höfnum.

Svíþjóð

Metnaður sænsku ríkisstjórnarinnar er að verða meðal fyrstu velferðarríkja heims án jarðefnaeldsneytis. Til þess að takast megi að leysa þetta stóra viðfangefni verða allir málaflokkar að leggja sitt af mörkum. Draga verður úr mengun frá samgöngum svo um munar eigi Svíum að takast að ná markmiðum sínum í umhverfis- og loftslagsmálum og standa við alþjóðlegar skuldbindingar Parísarsamkomulagsins. Ríkisstjórnin flutti frumvarp á þingi á dögum um ramma loftslagsstefnunnar. Þar er lagt til að dregið verði úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda í innanlands samgöngum (að undanskildum innanlands flugsamgöngum sem falla undir viðskiptakerfi ESB fyrir losunarheimildir, EU ETS) um að minnsta kosti 70% fyrir árið 2030 miðað við losun ársins 2010.

Tillagan um losunarmarkmið í innanlands samgöngum krefst gífurlegrar stefnubreytingar miðað við þróunina fram að þessu. Á umræddu tímabili er þörf á áframhaldandi hraðri tæknipróun farartækja og eldsneytis til að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum sem eru

forsenda þess að settum markmiðum verði náð. Auk áherslu á farartæki og eldsneyti er þörf á að breyta ferðavenjum, gera samgöngur skilvirkari og árangursríkari sem og notkun þeirra innviða sem fyrir eru.

Svíar hafa gripið til ýmissa stjórnækja til að draga úr mengun andrúmslofts frá samgöngum. Sum stjórnækjin eru almenns eðlis, t.d. kolefnisskattur en önnur sértækari og eiga að hvetja til notkunar nýrrar tækni hvað snertir farartæki og aflgjafa.

Styrkir til kaupa á svonefndum ofurvistvænum bílum og skattaávilnanir til rafknúinna bifreiða hafa reynst mikilvægir hvatar til þess að taka útblásturslaus ökutæki í notkun. Fjöldi rafknúinna farartækja tvöfaldaðist á milli áráanna 2014 og 2015 og fjölgunin mun hafa haldið áfram í sama takti 2016. Í mars 2017 voru um 31.500 rafknúin farartæki í Svíþjóð, um tveir þriðjungar tengiltvinnbílar (PHEV) og þriðjungur eingöngu knúinn raforku (EV).

Sænskir innviðir hleðslustöðva fara einnig vaxandi og njóta meðal annars styrkja gegnum Klimatklivet, áætlun ríkisstjórnarinnar um staðbundnar fjárfestingar til að bregðast við loftslagsbreytingum. Frá því að áætlunin var kynnt árið 2015 hafa styrkir verið veittir til meira en 6000 nýrra hleðslustöðva. Þær verða reistar um allt land og því geta allir landshlutar boðið upp á góð skilyrði fyrir rafknúna samgöngur. Sænska þingið samþykkti árið 2016 tillögu ríkisstjórnarinnar um að efla Klimatklivet með frekari fjárveitingum og framlengja áætlunina til ársins 2020.

Danmörk

Langtímamarkmið dönsku ríkisstjórnarinnar til ársins 2050 er að Danmörk verði láglosunarsamfélag og óháð jarðefnaeldsneyti. Gildir það um alla geira, einnig samgöngur. Orkuskipti í samgöngum eru tímafrek, meðal annars vegna þess að endurnýjun farartækjaflotans fer eftir því hvenær nýjar bifreiðar leysa þær gömlu af hólmi. Þörf er fyrir stöðug orkuskipti í samgöngum ef Danmörku á að takast að viðhalda kerfi sem býður upp á greiðar samgöngur um leið og staðið er við skuldbindingar í loftslags- og orkumálum Þar skipta rammakjör og framboð á óhefðbundnu eldsneyti miklu máli.

Í Danmörku er þegar búið að reisa fjölda hleðslustöðva, eða einni hleðslustöð á hverja 5 rafbíla (september 2016) og flestar eru ætlaðar almennungi. Gert er ráð fyrir að hleðslustöðvum verði fjölgað í almennu útboði á árinu 2017, þar á meðal við vegi landsins.

Það eru aðallega markaðsaðilar sem koma að uppbyggingu hleðslustöðva og lögð er áhersla á að þróun hleðslustöðva fyrir óhefðbundið eldsneyti verði áfram á markaðskjörum og byggji aðeins að takmörkuðu leyti á hvötum frá ríkinu. Þess er vænst að uppbygging innviða hleðslustöðva muni einnig framvegis fylgja þróun á sölu rafbíla.

Danska ríkisstjórnin gerði samning í apríl 2017 um breytingar á rafbílasmulaginu frá árinu 2015 hvað varðar gjöld af rafbílum og vetnisbílum. Ýmsum gjöldum er aflétt af rafbílum og vetnisbílum í þeim tilgangi að tryggja áframhaldandi útbreiðslu rafbíla og vetnisbíla í Danmörku. Þá var stofnaður lítill sjóður sem veitir styrki til vetnisbíla sem teknir eru í notkun 2017 og 2018. Styrkjunum má verja til uppbyggingar á innviðum hleðslustöðva fyrir vetnisbíla.

Noregur

Í Noregi eru 8.978 hleðslustöðvar (þar af 2.052 hraðhleðslustöðvar), flestar fyrir almenning og reistar fyrir opinbert fé. Á árinu 2016 var 40% nýrra einkabifreiða ýmist rafknúnar, vetnisknúnar eða tvinnbílur. Í dag eru um 100 þúsund rafknúin farartæki á norskum vegum, auk álíka fjölda af vetnisknúnum bílum eða tvinnbílum.

Í Noregi er fjöldi stjórnækja til að greiða fyrir útblásturslausri tækni í samgöngum, þar á meðal hagkvæm kjör við kaup og notkun ásamt styrkjum til uppbyggingar á hleðslustöðvum og tækniþróunar farartækja til fyrirtækja sem festa kaup á útblásturslausum farartækjum. Á árinu 2016 veitti Enova styrki að andvirði 830 milljóna norskra króna til samgönguverkefna, á láði og legi. Enova hefur mótað sér hleðslustefnu fyrir hraðhleðslu rafknúinna bíla meðfram flutningaleiðum milli stærstu borga Noregs.

Spurning:

- Hafa norrænu löndin samstillt áform sín varðandi tæknistaðla, styrki og skipulag?

Svar:

Samstarf um tæknistaðla, styrki og skipulag innviða hleðslustöðva fyrir óhefðbundið eldsneyti í samgöngum fer að mestu fram á vettvangi ESB. Tilskipun ESB um innviði fyrir óhefðbundið eldsneyti (tilskipun 94/2014/EB) gerir meðal annars ráð fyrir því að tilteknir ESB- og alþjóðastaðlar gildi um uppbyggingu innviða hleðslu- og áfyllingarstöðva. Yfirvöld á Norðurlöndum verða að fylgjast grannt með því hvernig fyrirliggjandi lausnir hverju sinni eru nýttar og hvernig þær verka og eiga jafnframt frumkvæði að samstarfi eftir því sem þörf krefur.

Spurning:

- Telja ríkisstjórnirnar hentugt að hafa sömu hleðslustaðla á Norðurlöndum, til dæmis fyrir rafknúnar bifreiðar, almenningsvagna og ferjur? Ef svo er, hyggjast þær þá þróa sameiginlegan norrænan staðal?

Svar:

Mikilvægt er að setja sameiginlega staðla fyrir hleðslu ökutækja og skipa (þar á meðal fyrir hleðslustöðvar í höfnum). Veitir það öryggi og yfirsýn fyrir notendur og framleiðendur. Einnig er mikilvægt að eins mörg lönd og aðilar og hægt er sameinist um slíka staðla. Staðlastarf á því helst að vera í höndum evrópskra eða alþjóðlegra staðlastofnana. Innleiðing fyrrnefndrar tilskipunar ESB mun því skipta miklu máli fyrir notkun sameiginlegra staðla fyrir hleðslu- og áfyllingarstöðvar fyrir óhefðbundið eldsneyti í samgöngueirnum.