



Norsk **elbil**forening

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
Referanse 20/722

29. jun. 2020

Høringsuttalelse fra Norsk elbilforening: Nasjonal transportplan 2022-2033 - Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Norsk elbilforening takker for muligheten til å gi høringsuttalelse på høringen av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. I denne overordnede høringsuttalelsen har Elbilforeningen identifisert utfordringer og kommer med råd til prioriterte løsninger som svarer best på utfordringene som handler om elektrifisering av veitransporten.

Elbilforeningen sin uttalelse vil konsentrere seg om **oppdrag 2 om utviklingstrekk og framskrivninger, oppdrag 5 om byområder og oppdrag 9 prioriteringer**. Før vi går til de ulike temaene, vil Elbilforeningen gjerne benytte anledningen til å se tilbake i tid og på den nåværende Nasjonale transportplan, som har vært en viktig bærebjelke for norsk elbilpolitikk.

Innledning: NTP og 2025-målet

Norge er verdensledende på omstilling fra fossil til nullutslipp på veitransport. Nasjonal transportplan 2018-2029 skapte en grunnpilar for elbilsatsingen, nemlig **2025-målet** om at 100 prosent av nye personbiler er elektriske innen utgangen av 2025: «Etter 2025 skal nye privatbiler, bybusser og lette varebiler være nullutslippskjøretøy»¹. Det er dette målet som senere ble til et bredt forankret politisk vedtatt mål av Stortinget.

Elbilforeningen mener at 2025-målet også videre må være et definerende mål for samferdselspolitikken. Det er viktig at målet danner grunnlaget for alle politikkområder, og ikke «kun» behandles i Klimakur 2030 og den planlagte klimamelding/klimaplan fra regjeringen. Elektrifisering og reduserte av utslipp fra veitransporten må danne rammen for den kommende Nasjonale transportplan 2022-2033.

Vi er i 2020 kommet så langt i Norge med elektrifisering av veitransporten at f.eks.:

¹ Grunnlagsdokument, Nasjonal transportplan 2018-2029 – Revidert utgave, side 33:
<https://www.vegvesen.no/attachment/2684976/binary/1325736?version=6844640>

- ✓ Andelen av elbiler i nybilsalget i første kvartal av 2020 var på over 50 prosent.
- ✓ Våren 2020 nådde elbilene i Norge en milepæl, ved å utgjøre over **10 prosent av den samlede bilparken.**
- ✓ Det største bidraget til nedgang i klimagassutslippene i Norge i 2019 var innen veitrafikken med en endring i prosent fra 2018-2019 på 7,7 prosent². **Her bidrar elbilene til en vesentlig nedgang i utslippene.**

Skal vi både rekke 2025-målet, samt regjeringens klimamål, er vår vurdering at Norge de neste ti årene må legge til rette for nullutslippskjøretøy i stor skala: Elbil skal bli for alle uansett bosted i landet.

Til deloppdrag 5: Elbil, bymiljøavtalene og luftforurensing – Nullutslippsmål

Elbil bidrar til betydelig reduksjon av luftforurensing i byer og tettsteder og til å redusere klimagassutslippene.

Det eksisterende nullvekstmålet har en svakhet ved at det ikke innebærer et tydelig mål om å fjerne utslippene fra bilparken, gjennom elektrifisering. Elbilforeningen mener at det må etableres et tydelig nullutslippsmål for byområdene. Et slikt mål kan etableres selv om man beholder eller videreutvikler nullvekstmålet. Målet må være å styre mot at alle biler skal være elbiler, uavhengig av omfanget av bilbruken.

Vi vil også påpeke at løsninger for lettere elektrisk mobilitet gir store muligheter til å frigjøre areal og redusere bruken av forurensende og plasskrevende biler, særlig i byene.

Til avsnitt 4 «Mål om tilnærmet nullutslipp fra varedistribusjon i de største bysentra» viser Elbilforeningen til NTP 2018-2029 målet «*Regjeringen har satt som mål at innen 2030 skal varedistribusjon i bysentra være tilnærmet utslippsfri*». **Målet om at også nye lette varebiler skal være nullutslippsbiler fra 2025 er etter vår vurdering krevende å nå med dagens virkemidler.** Elvarebilene har i dag kun en markedsandel i nybilsalget på 6,6 prosent. Og i tillegg viser virksomhetene i tabell 7 «Antall varebiler og små lastebiler, andel elektriske biler, trafikkarbeid og CO₂-utslipp i byer», at andelen av elektriske varebiler er veldig lav i de største byene og at utslipp fra fossile varebiler fremdeles er høy.

Varebiler på fossilt drivstoff dominerer per i dag markedet. En av grunnene til at elvarebiler konkurrerer dårligere enn elbil i personbilmarkedet, er at fossile varebiler har rabatt på CO₂-komponenten i engangsavgiften. Varebiler er i all hovedsak dieslbiler, og svært mange benyttes i byene, der man har utfordringer med lokal luftforurensing. Det er også et problem med mye tomgangskjøring i forbindelse med vareleveringer. Slik politikken er i dag, er ikke insentivene sterke nok til at næringslivet velger elvarebiler. Varebiler bør gjennom engangsavgiften betale like mye for utslipp som personbiler. I tillegg bør man se på hvordan

² SBB, Utslipp til luft, rettet 19. juni 2020: <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn/aar>

systemet for bompengebetaling kan stryke konkurransekraften til elvarebiler. For å sikre at det også for vare- og næringstransporten blir 100 prosent elektrisk nybilsalg, mener Elbilforeningen at:

- a. Støtten for elvarebiler gjennom Enova økes og at nyttekjøretøy med forbrenningsmotor, som varebiler, ilegges samme engangsgift som personbiler
- b. at det lages en nasjonal regel om at elvarebiler ikke betaler i bom før de når en andel på minst 25 prosent i det aktuelle bomsnitt.**

I virksomhetenes korte oversikt over lokale tiltak og vurdering av effekter (tabell 9, side 46) mener vi at det mangler et tiltak for å stimulere til at flere bedrifter velger elvarebil fremfor fossil varebil. Vårt forslag til et ytterligere tiltak er derfor at det bør etableres en nasjonal bindende regel for å gi lette elvarebiler fritak i bomringen fram til de utgjør minst 25 prosent av passeringene.

Deloppdrag 9 om prioriteringer – kommentarer på oppfølgingsspørsmål.

Samferdselsdepartementet har stilt en rekke oppfølgingsspørsmål til oppdrag nr. 9³. Samferdselsdepartementet har blant annet i spørsmål nummer 54 ønsket vurderinger av i hvilken størrelsesorden økt andel elbiler vil slå ut i økte takster for konvensjonelle biler, og om dette vil ha noe å si for aksepten for bompenger.

Premisset er at økende antall elbiler gjør det noe krevende å sikre nok inntekter fra bompengebetaling i bymiljøavtalene. Norsk elbilforening vil understreke at regelen om maksimalt 50 prosent betaling for elbil åpner for at man kan øke takstene til det nivå man anser som nødvendig for å få inntekter, samtidig som man beholder et av de viktigste insentivene for å velge nullutslipp. 50 prosent-regelen må derfor være en varig regel.

Norsk elbilforening minner også om at staten kan velge supplerende finansieringsmetoder. Det er for eksempel mulig å øke den statlige finansieringen av kollektivtrafikken og veiprojekter.

Til deloppdrag 2 om utviklingstrekk og framskrivninger og deloppdrag 9 om prioriteringer - Mer strukturert planlegging av ladeinfrastruktur

En av de **største barrierene for å innfri 2025-målet** og elektrifisere norsk veitransport er **mangel på tilstrekkelig ladeinfrastruktur**. Rapporten fra Statens vegvesen «Nasjonal transportplan 2022-2033 – oppdrag 9: Prioriteringer⁴» samt «Nasjonal transportplan 2022-

³ https://www.jernbanedirektoratet.no/globalassets/strategier-og-utredninger/ntp/vedlegg-for-oppdrag-7-og-9/ntp-2022-2033-oppfolgning-oppdrag-9---felles-svar.pdf?fbclid=IwAR0bZC_TGTFeNHru-Tyvlmq0-28Lu73rblnkPFR2CYu-Q0BPnv_K6nJ6nEk

⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/13a80858d58a47e1a23e944b7144ee9b/2020-03-26-oppdrag-9-til-sd-korrigert-versjon.pdf>

2033: Oppdrag 2 – Utviklingstrekk og framskrivinger⁵» fra de fem transportvirksomhetene, preges dessverre av **fravær av både framskrivinger for behovet og planlegging av ladeinfrastruktur i hele landet** og inneholder ikke forslag til tiltak og økonomiske prioriteringer innen ladeinfrastruktur.

Elbilforeningen viser til Klimakur 2030⁶ som har utredet ulike tiltak og virkemidler som kan gi minst 50 prosent reduksjon i ikke-kvotepiktige utslipp i 2030 sammenlignet med 2005. Elbilforeningen deler Klimakur 2030 sin konklusjon om at det er langt igjen til målet for å utvikle ladeinfrastrukturen til fremtidens behov. Klimakur peker på behovet for ladeinfrastruktur i hele landet og som et viktig grep peker på å endre effekttariffene fra månedsmaks til døgnmaks. Dette vil bedre lønnsomheten for hurtigladestasjoner med lav brukstid.

Norske elbilforening viser i øvrig til vår høringsuttalelse om endringer i utformingen av nettleie til Norges vassdrags- og energidirektorat⁷. Det er viktig at forvaltningen får gjennomført nødvendige endringer, planlagt helhetlig og evaluert virkemiddelbruken underveis opp mot målet som skal nås.

Elbilforeningen deler ikke fullt ut vurderingen i Klimakur 2030 av at ladeinfrastrukturen til personbiler er forholdsvis godt utbygget. **Dagens ladenettverk har allerede utfordringer. Det er geografiske hull og kapasitetsutfordringer.**

Ved 100 prosent andel av elbiler i nybilsalget i 2025, vil det ifølge våre beregninger være over 1 million elbiler på norske veier. For å sikre nødvendig hurtigladetilbud i hele landet er det Elbilforeningens anbefaling at:

1. Hver kommune må ha minst to hurtigladere
2. Det må bygges minst en hurtigladestasjon per 50. kilometer langs fylkesveinettet og
3. Det må bygges en ladepark med minst 50 lynladere per 150. kilometer langs hovedveinettet. Som en tommelfingerregel bør man om lag regne en hurtiglader per 125 elbiler.

Ved for mange elbiler per hurtiglader vil Norge og fremtidens elbilister risikere å oppleve en skikkelig ladesmell. I dag er det om lag 2.600 hurtigladere i Norge, behovet i 2025 er om lag 9.600 hurtigladere.

Elbilforeningen har følgende innspill på tiltak av betydning som vi ikke mener er synliggjort konkret nok i svarene på oppdrag 2 og 9, og som vi mener kan bidra til å sikre god ladeinfrastruktur i hele landet:

⁵ <https://www.regjeringen.no/contentassets/854cc13686d84866add26cfe7ae838d1/ntp-oppdrag-2.pdf>

⁶ <https://www.miljodirektoratet.no/klimakur>

⁷ <http://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/202001392/3171195>

- **Statens vegvesen bør gis en overordnet planleggingsrolle og bevilgninger til arbeid med hurtiglading.** Enova-støtte har sikret Norge en første grunnstruktur av et hurtigladenettverk, men i den videre infrastruktursatsingen er det ikke tilstrekkelig at statens politikk bare baserer seg på at markedet skal ordne opp på egen hånd. I tillegg til personbiler og lette varebiler skal også tyngre kjøretøy og maritim sektor ha betydelig økt innslag av elektrisitet ifølge måltallene i nåværende Nasjonal transportplan. **Dette en stor omlegging av infrastrukturen i Norge som krever helhetlig planlegging, for eksempel gjennom koordinering mellom veimyndigheter og energimyndigheter.**
- **Statens vegvesen bør også få ansvaret for offentlig innkjøp av hurtigladeinfrastruktur på strekninger der det ikke bygges hurtiglading på kommersiell basis og der Enova-støtte heller ikke er tilstrekkelig.**

Elbilforeningen takker for muligheten til å komme med høringsuttalelse på transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Vi stiller naturligvis dersom det trenges ytterligere faglige vurderinger eller innspill i denne saken.

Med vennlig hilsen

Unni Berge
Leder kommunikasjon og samfunnskontakt
Norsk elbilforening
unni@elbil.no

Simon Dyhr
Politisk rådgiver
Norsk elbilforening
simon@elbil.no