



# Rekker vi frem til 2025?

Status etter elbilåret 2022



Norsk **elbil**forening

## Introduksjon

Takket være god elbilpolitikk, har 2022 vært et meget godt elbilår. Elbilandelen i nybilsalget økte fra 65,4 prosent i 2021 til 79,3 prosent i 2022. Rekordmange elbiler har rullet ut på norske veier, og i desember bikket elbilandelen i den norske bilparken 20 prosent. Stortinget har satt som mål at alle nye biler som selges skal være nullutslipp fra 2025, men for å nå målet, må alle de neste årene være rekordår.



Figur: 1 av 5 biler i Norge er elbiler

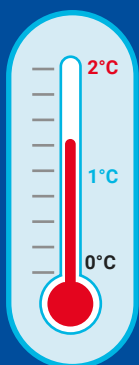
Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)

I denne rapporten tar vi for oss året som har gått, og diskuterer hva som skal til for at 2023 også blir et skikkelig elbilår.

Elbilforeningen mener vi ikke kommer til å nå 2025-målet med dagens politikk.

For å nå 2025-målet trenger vi nye virkemidler for å sikre at elbil vinner også i leasing og som firmabil, og det trengs et krafttak for å nå målet om utslippsfritt nybilsalg også for varebiler.

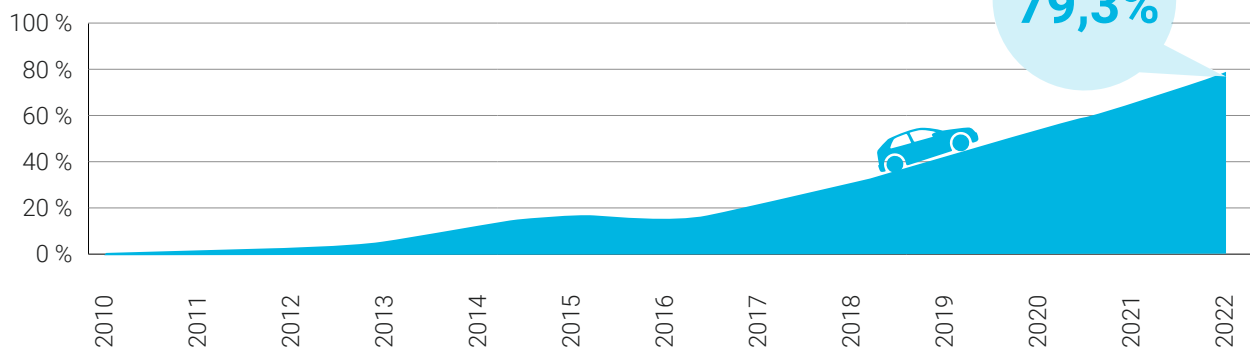
Den siste etappen frem til mål går ikke av seg selv – derfor kommer vi med seks råd for å sikre norsk elbilsatsing helt inn til mål i 2025.



*FNs klimapanel har sagt at vi må elektrifisere det som kan elektrifiseres, deriblant transport, for å begrense global oppvarming og nå 1,5 gradersmålet.*

# Status årsslutt 2022

I 2022 har elbilandelen i nybilsalget vært relativt stabilt på mellom 70-80 prosent, med månedsrekord i mars på 86 prosent.



Figur: Elbilandel i personbilsalget

Kilde: OFV

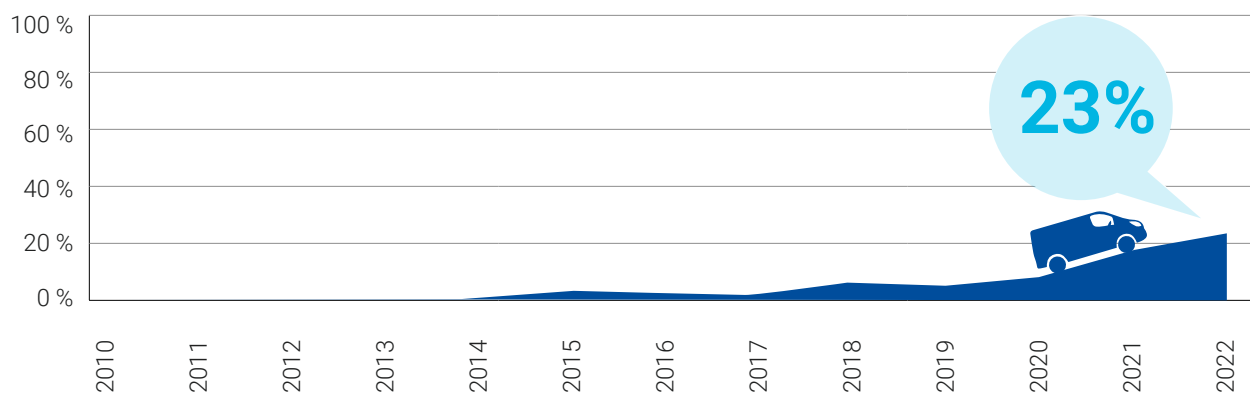
For året totalt endte elbilandelen i nybilsalget på 79,3 prosent. Dette har ført til at vi har fått 138 260 nye elbiler på norske veier. Det er ny rekord, til tross for at bilsalget totalt var lavere enn året før.



Figur: Elektrisk andel i personbil- og varebilbestand

Kilde: OFV

Det elektriske varebilsalget i 2022 har ikke vært like oppløftende. Andelen nye elektriske varebiler endte på 23 prosent i 2022. Til tross for at det er langt igjen til målet om 100 prosent elektriske varebiler i 2025, er det positivt at andelen har økt betraktelig siden den elektriske andelen bare var på 8,5 prosent i 2020.



Figur: Elbilandel i varebilsalget

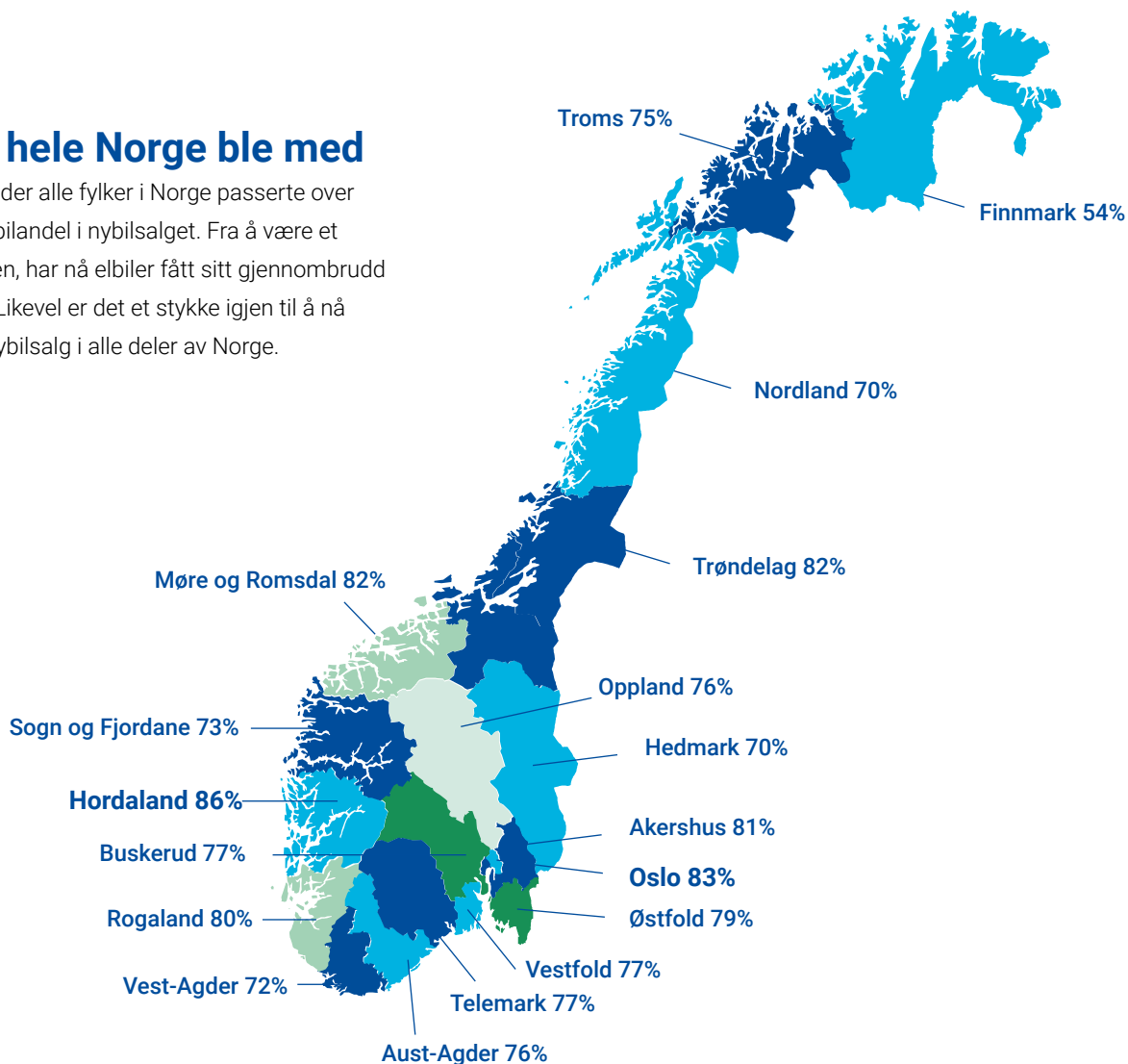
Kilde: OFV

Når vi dykker dypere ned i salgstallene for personbiler, ser vi at det er stor forskjell på den høye elbilandelen i privatkjøpmarkedet og den lavere elbilandelen i leasing- og firmabilmarkedet. Biler som kjøpes av privatpersoner utgjør litt mer enn halvparten av det totale bilsalget i Norge. I privatkjøpmarkedet er elbilandelen på 92,7 prosent, mens i leasing<sup>1</sup>- og firmabilmarkedet er elbilandelen på 60 prosent.

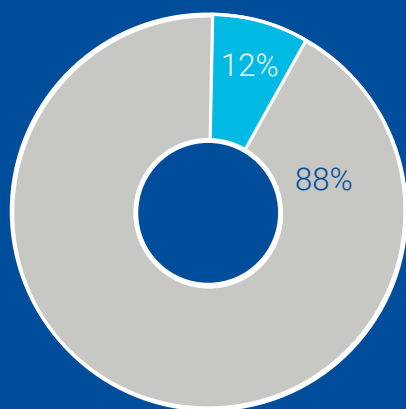
<sup>1</sup> Biler leases både av privatpersoner og selskaper.

## Året da hele Norge ble med

2022 var året der alle fylker i Norge passerte over 50 prosent elbilandel i nybilsalget. Fra å være et storbyfenomen, har nå elbiler fått sitt gjennombrudd i hele landet. Likevel er det et stykke igjen til å nå utslippsfritt nybilsalg i alle deler av Norge.



Figur: Elbilsalg per fylke (andel av nye personbiler, 2022) Kilde: OFV



Elbiler Fossilbiler

Kilde: ACEA

## Europeisk elbilsalg

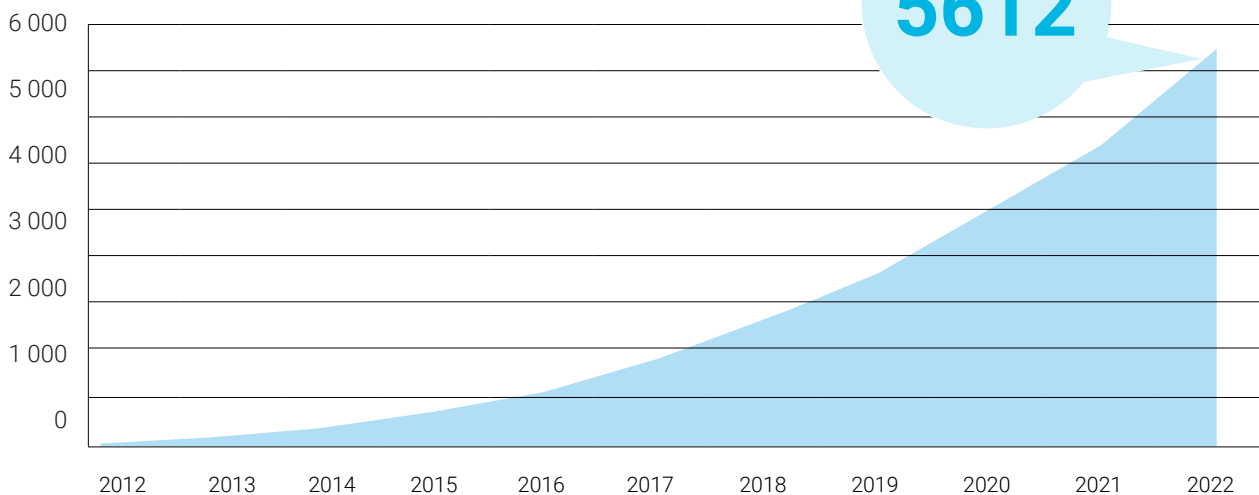
EU har vedtatt at man skal slutte å selge fossilbiler fra 2035. I Europa økte andelen elbiler i nybilsalget fra 2 prosent i 2019 til 10 prosent i 2021. Men ting tyder på at utviklingen har bremset opp. Per 30. september 2022 var elbilandelen i nybilsalget på 12 prosent. Fortsatt dominerer fossilbilene med 88 prosent.

## Ladeklart Norge?

I 2022 ble det bygget rekordmange ladere. Bortimot 1500 hurtigladere ble bygget – nesten alle uten statlig støtte. Enova har i tillegg støttet utbygging av nye ladere med hundre millioner kroner til ladefrie kommuner – etter

utdelingen vil man kun mangle hurtigladere i femten kommuner. I 2022 åpnet Tesla også brorparten av sine drøye 1400 hurtigladere til andre bilmerker. Ved utgangen av 2022 var det 5612 hurtigladere i Norge.

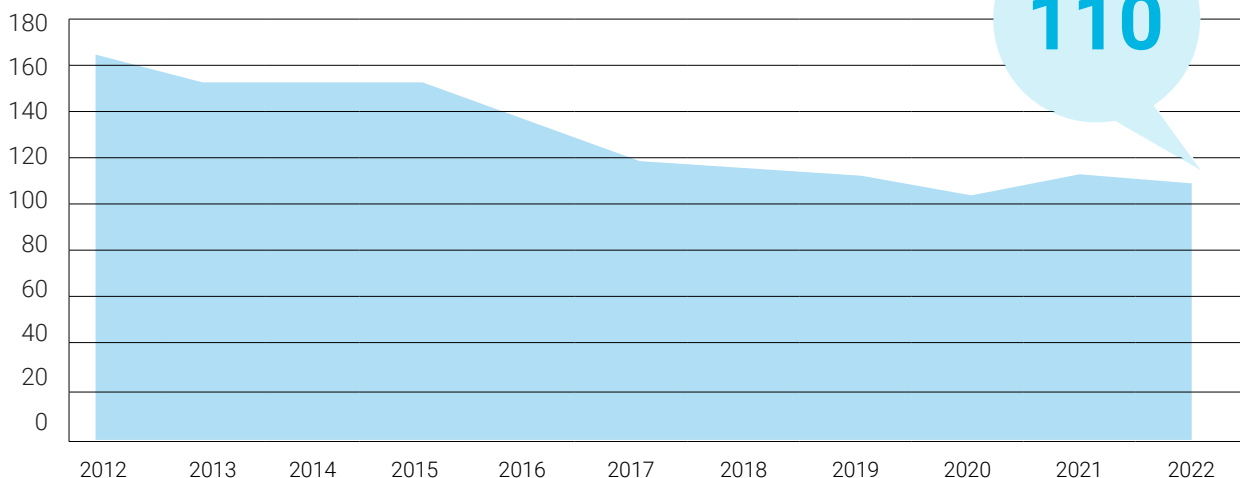
### Antall hurtigladere i Norge



Graf: Utviklingen av antall hurtigladere i Norge Kilde: NOBIL

Selv om det selges mer elbiler enn noensinne, så bygges det faktisk ut nok hurtigladere slik at det stabilt holder seg rundt 110 elbiler per hurtiglader.

### Antall elbiler per hurtiglader



Graf: Utviklingen i antall elbiler per hurtiglader Kilder: OFV og NOBIL

Selv om antall hurtigladere er viktig – spesielt for å knytte hele Norge sammen, så lader elbilister mest hjemme. Tall fra Elbilforeningens årlige spørreundersøkelse Elbilisten viser at 90 prosent lader hjemme ukentlig eller oftere. Unntaket er elbilister i byer og tettsteder som bor i leilighet uten garasje eller egen parkering. De gateparkerer gjerne, og lader på de kommunale ladestolpene som sin «hjemmelading». Derfor er det viktig at storbyene har et godt offentlig ladetilbud.

Et eksempel på hvordan politiske endringer påvirker denne gruppen elbilister, var da Oslo kommune i desember plutselig satte opp prisen på gatelading med om lag 170 prosent. En typisk «hjemmeladeøkt» fra seks på ettermiddagen til åtte om morgenen kostet plutselig over fem hundre kroner, og eldre elbiler med mindre batteri fikk en kostnad per kjørt mil på over det dobbelte av tilsvarende bensinbil. Sammen med frustrerte Oslo-elbilister fikk Elbilforeningen omgjort vedtaket på kort tid. Ny pris for samme økt blir isteden i overkant av to hundre kroner – og ren kWt-prising skal på plass i løpet 2023.

## Endelig har Norge en nasjonal ladestrategi

Rett før jul fikk vi årets fineste førjulsgave: En nasjonal ladestrategi. Dette har Elbilforeningen arbeidet for i en årrekke! Ladestrategien har ikke skuffet oss – her er det både mål for ladere til personbiler og tungtransport, og det varsles krav om kortbetaling – først på alle nye ladere, men etter hvert også på eksisterende. Videre er det satt krav til synlig prising – endelig skal elbilister enkelt vite hva de skal betale!

Flere ladeoperatører har allerede så smått begynt med kortbetaling – Greenstation har det på alle sine, mens E.ON og Supercharge bygger det på alle sine nye stasjoner. I år begynte også Uno-X med lading – de skal ha kortbetaling på alle stasjonene. Videre har Recharge tre pilotprosjekter for kortbetaling, og Mer har også sagt de skal teste ut dette. Likevel er så å si alle hurtigladere i Norge uten støtte for kortbetaling og derfor har en regulering av dette vært viktig å få på plass.

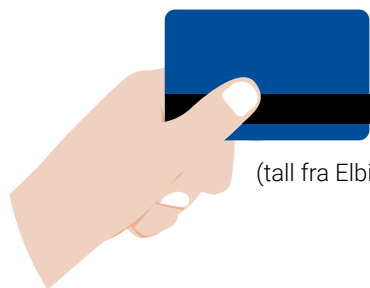
I tillegg til å tilby kortbetaling mener Elbilforeningen at ladeselskapene også bør åpne for at andre aktører kan roame på deres nettverk. Med roaming har du et etablert kundeforhold hos én aktør, men du kan lade hos flere. Dermed slipper du å opprette flerfoldige kundeforhold hos de mange ulike ladeselskapene i Norge. I 2022 startet Elbilforeningen Ladeklubben som har gjort lading langt enklere for våre over 120.000 medlemmer. Dessverre er det bare rundt halvparten av de store ladeaktørene som er med i Ladeklubben.

Kunnskapsgrunnlaget til ladestrategien anslår at Norge trenger 9000 ladere i 2025. Det betyr at vi er godt over halvveis, men samtidig har vi kun tre år til på å klare det. Elbilforeningens vurdering er at vi klarer målet – om årets utbyggingstakt med cirka 1500 nye hurtigladere holder seg, vil vi ha over 10.000 ladere ved utgangen av 2025.

Antall hurtigladere i Norge:

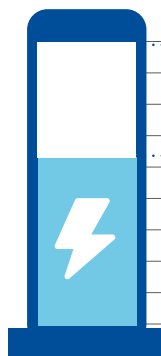
**80%**

ønsker å kunne betale med kort



(tall fra Elbilisten 2022)

**5612**



Mål: 9000 hurtigladere innen 2025

5612 hurtigladere i 2022

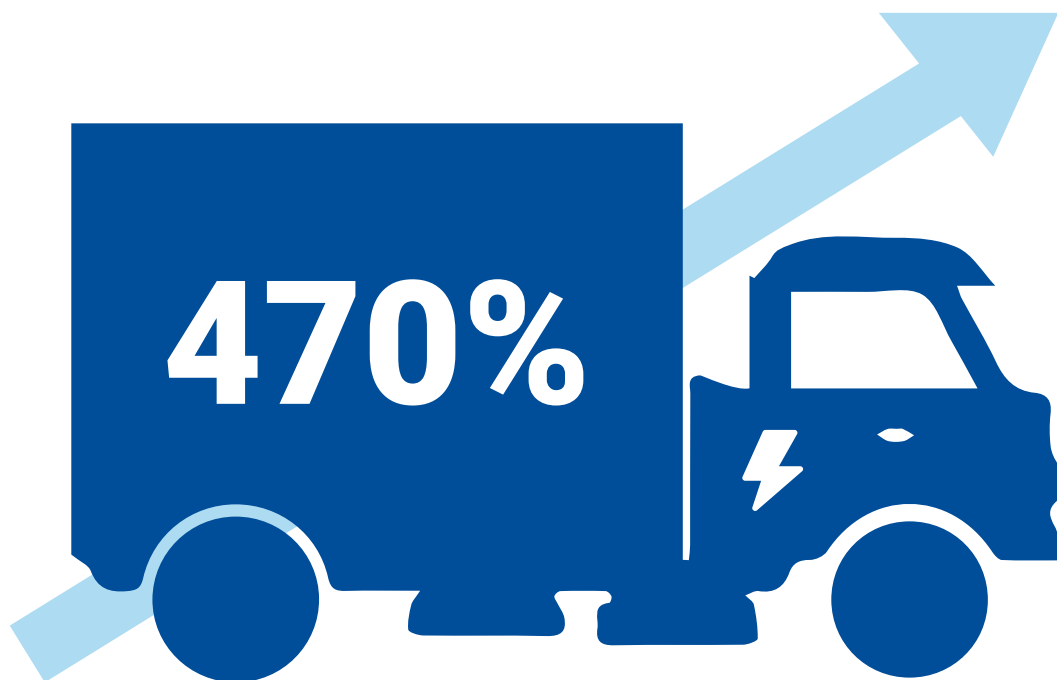
## Egen ladeinfrastruktur må til for å elektrifisere tungtransporten

Ifølge Nasjonal transportplan 2018-2029 skal 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler ha null utslipp innen 2030. 2022 ble året da elektriske lastebiler endelige kom på veien i et større antall. I 2022 ble det solgt 364 elektriske lastebiler mot 64 i 2021. Tungtransport kan ikke lene seg på ladere bygget for personbiler. Dette er på grunn av forutsigbarhet, trafiksikkerhet og behov for større ladeeffekt. I dag er det kun én offentlig ladestasjon dedikert for tungtransport – den er i Oslo. Mangel på dedikert ladeinfrastruktur er derfor en stor barriere for å sikre overgangen til tunge nullutslippskjøretøy.

I desember 2022 lanserte Enova støtteordning for bedrifter som trenger å bygge ladeinfrastruktur for tungtransport. Inntil 40 prosent av kostnadene, begrenset til 10 millioner

kroner, kan bli dekket av Enova. Elbilforeningen mener det også bør settes av midler til utbygging av offentlig ladeinfrastruktur for å muliggjøre elektrisk tungtransport på lengre distanser.

Til sammenligning har Sverige en ramme for støtte av utbygging av offentlig ladeinfrastruktur for tungtransport på oppunder 1,6 milliarder svenske kroner. Alle ladestasjonene som har fått utbyggingsstøtte må være ferdige 30. september 2023 - likevel ble midlene revet bort på svært kort tid fra ulike ladeaktører som ønsket å bygge – det ble søkt om hele 5,4 milliarder. Dette viser at lademarkedet er klart for å satse på tungtransport, men en statlig aktør må hjelpe til med å få de første prosjektene til å bli lønnsomme.



Figur: Økningen av elektriske lastebilsalg 2021 vs 2022

Kilder: OFV

Elbilforeningen mener at vi kommer i mål med hurtiglading for personbil - for tungtransport må vi komme i gang!

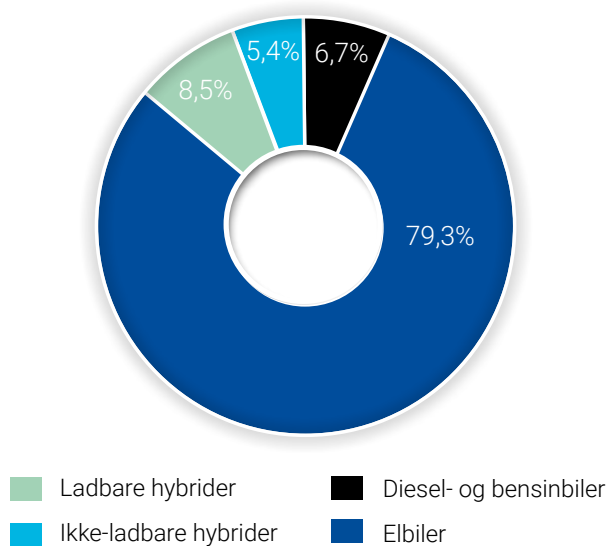
## Er elbilpolitikken i rute?

Selve grunnmuren i Norges langvarige elbilsatsing er fritak fra kjøpsavgifter for elbil, kombinert med høye kjøpsavgifter på nye forurensende biler. I tillegg har man hatt ulike fordeler ved bruk. 2023 blir året da man endrer på alle de store virkemidlene som elbilpolitikken består av samtidig, og det gjenstår å se hvilken virkning dette får.

Elbilforeningen mener nedtrappingen av elbilfordeler som ble vedtatt i statsbudsjettet for 2023 har skjedd for raskt, vært for omfattende og kom i tillegg ut av det blå. Det er et sjansespill med en av Norges største klimapolitiske suksesser.

Første halvår i 2022 varslet politikerne at de ville starte med en gradvis innfasing av moms på de dyreste elbilene i 2023, og Elbilforeningen var enige i at tiden var moden for en gradvis innføring av moms. Ved årsslutt har politikerne vedtatt en totalpakke som går langt utover dette. De rimeligere «familiebilene» skal ikke lenger skjermes, nå blir alle elbiler dyrere gjennom innfasingen av en egen vektavgift som omfatter elbiler fra 1. januar 2023.

Tross sterke elbilvirkemidler utgjorde ladbare hybrider i 2022 8,5 prosent av nybilsalget, ikke-ladbare hybrider 5,4 prosent og diesel- og bensinbiler 6,7 prosent. Ladbare hybrider er den største gruppen av forurensende biler som konkurrerer mot elbiler, og disse må framover tape konkurransen for å nå målet om utslippsfritt nybilsalg i 2025.

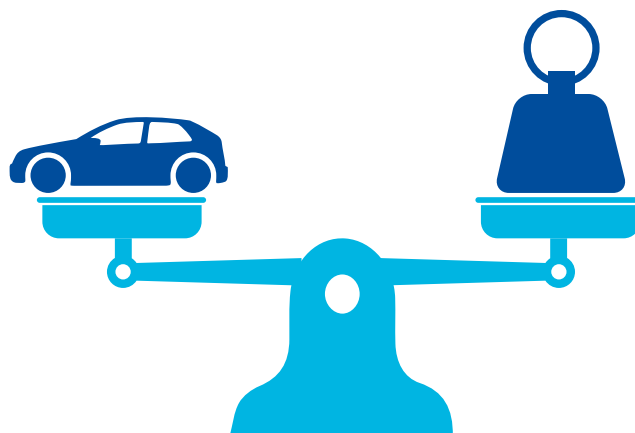


Elbilforeningen mener det er på høy tid at vektrabatten for ladbare hybrider fjernes, og man bør øke skattleggingen av CO<sub>2</sub> i engangsavgiften.



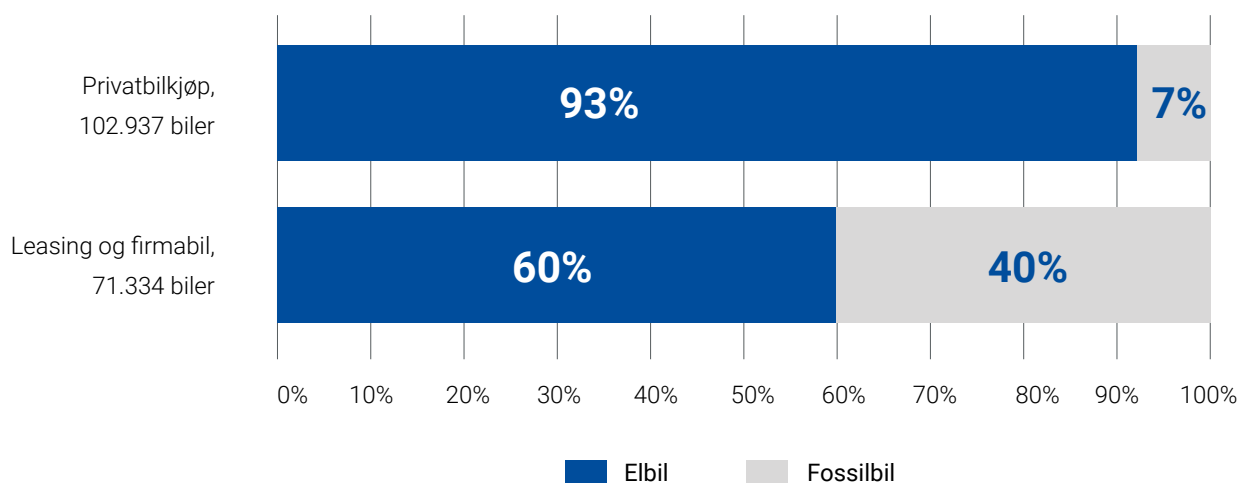
Da Stortinget gikk inn for en ny vektavgift for alle biler, forventet Elbilforeningen en kraftigere tilstramming i engangsavgiften til forurensende biler utover det budsjettforliket endte med. Styrket miljøprofil i engangsavgiften er viktig for å sikre at elbilen alltid vinner konkurransen mot forurensende konkurrenter.

I tillegg har politikerne vedtatt at den nasjonale regelen om miljørabatt i bom svekkes. Fra 2023 kan elbiltaksten være inntil 70 prosent av taksten til forurensende biler, mot tidligere tak på 50 prosent. Særlig miljørabatt i bom oppgis av mange elbilister som en viktig grunn til at de byttet til elbil.



## Sikre konkurransekraft for elbil i leasing- og firmabilmarkedet

Elbilers konkurransekraft er betydelig dårligere når både privatpersoner og firmaer leaser bil, enn i privatkjøp.



Figur: Elbilandelen i privatkjøpsmarkedet og leasing- og firmabilmarkedet. Kilde: OFV

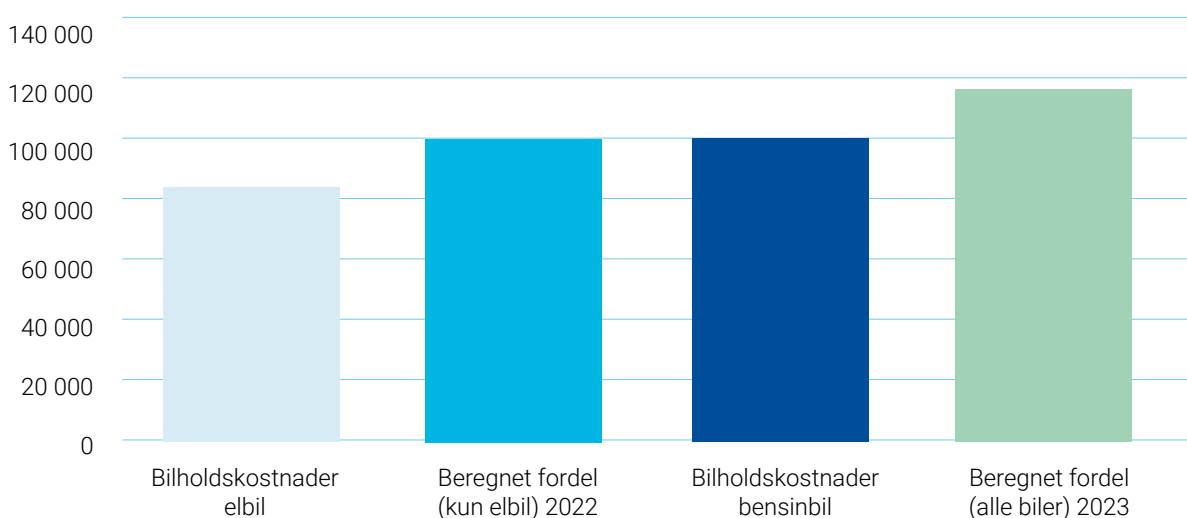
På grunn av gunstige skatteregler betaler biler med utslipp i praksis bare 9-12 prosent merverdiavgift hvis de leies ut som leasingbiler de første fire årene. Denne fordelingen er så stor at det er betydelig billigere å lease fossilbiler enn å eie dem selv, og dette er en barriere mot å nå 2025-målet om utslippsfritt nybilsalg. I statsbudsjettforliket 2021 ble man enig om at noe måtte gjøres for å øke elbilandelen i leasing. Dette skulle skje i revidert budsjett våren 2022, men ny virkemiddelbruk lar fremdeles vente på seg.

## Feilslått fordelsbeskatning for firmabiler

Et annet hinder i veien for 2025-målet er dagens innretning på fordelsbeskatningen for firmabil som også brukes privat. Firmabilbeskatningen beregnes ut fra kjøpsprisen for bilen, til tross for at både bil og drivstoff dekkes av arbeidsgiver.

Det som har vært en miljørabatt for elbiler i fordelsbeskatningen, er fra 2023 borte. Skatten tar ikke lenger hensyn til at å få dekket dyrt fossilt drivstoff er

en betydelig større fordel enn å få dekket mer beskjedne kostnader for lading fra arbeidsgiver. Du skatter med andre ord urimelig mye av å ha en elbil som firmabil, og man straffer i tillegg folk som allerede har valgt elbil som firmabil med en årlig ekstra skatteregning på mange tusen kroner. Det er lite trolig at elbilandelen i firmabilsegmentet vil nå 100 prosent med denne virkemiddelbruken.



Figur: Fordelsbeskatning firmabil og bilholdskostnader for en bil til 450.000 kroner

Kilde: OFV

Elbilforeningen mener at dagens firmabilbeskatning er utformet i en fossil fortid og ikke står seg i en elektrisk nåtid.

## Varebilsalget er ikke elektrisk nok

Salgsandelen for elektriske varebiler endte på 24,2 prosent i 2022. Siden 2020 har salget økt med 15,7 prosentpoeng. Det er åpenbart at salget ikke går av seg selv, og at ny politikk må til for at varebilsalget skal klatre til 100 prosent elektrisk.

Elbilforeningen mener det bør komme et nasjonalt fritak for elvarebiler i bom, og at miljøprofilen for engangsvogiften på forurensende varebiler bør skjerpes årlig. CO<sub>2</sub>-satsene i engangsvogiften for varebil bør etter hvert bli de samme som for personbil. Videre bør Enovastøtten til elvarebil økes.

Elbilforeningen mener at vi ikke når 2025-målet med dagens politikk. Elbilsalget flatet ut siste halvår 2022. I 2023 bør vi være over 90 prosent elbilandel i nybilsalget for å være i rute til nullutslipp i 2025. I 2024 bør salget deretter være på minst 95 prosent hvis vi skal ha sjans til å komme i mål i 2025. For at det skal skje, må skjerpet virkemiddelbruk på plass.

## Seks råd til veien videre mot 2025

1.

### Gjennomfør tiltak som sikrer at elbiler vinner også i leasing.

Svært mange biler i Norge leases enten til privatpersoner eller firmaer. Elbiler konkurrerer dårligere i leasing fordi biler med utslipp som leases har urimelig gunstige vilkår i momsregelverket.

2.

### Tilpass firmabilbeskatningen en elektrisk nåtid.

Fordelsbeskatningen for firmabil som også brukes privat er tilpasset en fossil fortid, og bør endres slik at fossilbilene ikke vinner på grunn av urimelig innretning av regelverket.

3.

### Styrk miljøprofilen i kjøpsavgiftene for nye biler.

Gradvis innføring av merverdiavgift på elbiler vil være så krevende i årene som kommer at det er uheldig å også legge på en egen vektavgift for elbiler. Miljøprofilen i den tradisjonelle engangsavgiften på forurensende biler bør derimot skjerpes. Det er ingen grunn til at forurensende ladbare hybrider fremdeles skal ha rabatt i vektkomponenten, og CO<sub>2</sub>-komponenten bør skjerpes år for år.

4.

### Styrk konkurransekraften til elektriske varebiler.

Andelen elektriske varebiler ligger langt bak målsetningene, og skjerpet virkemiddelbruk må til. Det bør komme et nasjonalt fritak for elvarebiler i bom. Miljøprofilen for engangsavgiften på forurensende varebiler bør skjerpes årlig, og CO<sub>2</sub>-satsene i avgiften bør etter hvert bli de samme som for personbil. Enovastøtten til elvarebil bør økes.

5.

### Sikre en virkningsfull miljørabatt i bom.

Den nasjonale regelen er at elbiler nå skal betale maksimalt 70 prosent av forurensende biler, men kommuner og fylker kan innenfor regelen gi større miljørabatt enn dette for å sikre en raskere overgang til elbil.

6.

### Følg opp den nasjonale ladestrategien.

Regjeringen har varslet krav om mulighet for kortbetaling på nye hurtigladdere fra 2023, og at det skal settes en frist på ettermontering for eksisterende. Dette må snarest komme på plass. I tillegg er det viktig at rammevilkårene sikrer fortsatt høy utbygging av hurtigladdere for personbiler og at kommuner tilbyr god gatelading for dem som ikke kan lade hjemme. Utbyggingen av ladeinfrastruktur til tungtransport må komme i gang.

2022

2023

2024

2025

Norsk elbilforening  
Adresse: Møllergata 16, 0179 OSLO  
E-post: medlem@elbil.no  
Telefon: 90 70 45 45  
www.elbil.no

Layout: Frekk Strek



Norsk **elbil**forening