



”Elbilpolitikken er et av de viktigste norske bidragene i den internasjonale klimapolitikken”



Norsk **elbil**forening

Politisk program for Norsk elbilforening

2019 – 2021

Innhold

Innledning	3
Norsk elbilforenings hovedmål	4
Det skal lønne seg å velge nullutslipp	4-5
Det skal lønne seg å ikke forurense	6
Alle må kunne lade effektivt både hjemme og underveis	7
Lokalpolitikken må drive frem nullutslippstransporten og elektriske mobilitetsløsninger	8
Markeder, kunnskap og internasjonale relasjoner	9-10

Innledning

Norsk elbilforenings visjon er en elektrisk framtid med miljøvennlige reiser for alle. Elbilforeningens mål om at alle biler skal bli elektriske har blitt norsk politikk, gjennom vedtaket om at alle nye biler som selges etter 2025 skal være nullutslippsbiler.

Fordelene for samfunnet med skiftet til elbiler er mange. Elbiler er energieffektive, og bidrar globalt til reduserte utslipp av skadelige klimagasser. Lokalt bidrar elbiler til å redusere luftforurensning og støy fra vegtrafikken. Elbilforeningen er teknologioptimister. Den norske elbilpolitikken virker. Resten av verden kommer etter, og Norges elbilpolitikk er med på å akselerere en global utvikling.

Elbilister er svært fornøyde med sitt valg av bil. Norsk elbilforenings årlige spørreundersøkelse Elbilisten viser at over 90 prosent av elbilistene er svært fornøyd eller fornøyd med å kjøre elbil. Bilen er fortsatt et viktig transportmiddel for folk, og for mange helt nødvendig for å få hverdagen til å gå opp. At folk velger elbil, er viktig for klimaet og lokalmiljøet, og økonomisk gunstig for den enkelte.

At flere bytter fra bil med forbrenningsmotor til elbil er et av de mest effektive tiltakene for redusert luftforurensning og støy fra vegtrafikk. Luftkvaliteten i byene våre er bedre nå enn for bare få år siden, og innfasingen av elbiler har vært et viktig bidrag til dette. En elbil som erstatter en diesebil kutter årlig utslipp av CO₂ med rundt 2 tonn, og bidrar vesentlig til reduksjon av utslipp fra den norske bilparken.

Elbilpolitikken er et av de viktigste norske bidragene i den internasjonale klimapolitikken. Norge ligger fortsatt mange år foran alle andre land, og har vist verden at et massemarked for elbiler er mulig. Myndigheter, næringsliv og påvirkningsaktører rundt om i verden ser til Norge for å lære. Det gir oss også et stort internasjonalt ansvar for å lykkes i å nå 2025-målet, og med det bidra til en fossilfri transportsektor som også resten av verden kan oppnå.

Å bytte energidriver i hele transportsektoren fra fossile drivstoff og over til elektrisitet er et paradigmeskifte, og helt nødvendig for at Norge skal klare å oppfylle sine forpliktelser i Paris-avtalen og

FNs bærekraftsmål. På sikt må transportsektoren bli helt utslippsfri. Dette er mulig, med politisk vilje og konkrete virkemidler.

Nye løsninger for lettere elektrisk mobilitet gir store muligheter til å frigjøre areal og redusere bruken av forurensende og plasskrevende biler, særlig i byene. Elbilforeningen skal jobbe for å fremme disse løsningene. Det ivaretar samfunnets behov for mobilitet, samtidig som nullvekstmålet kan oppnås lokalt. Målet er at alle biler skal være elbiler, uavhengig av lokale målsetninger om redusert bilbruk.

Et teknologiskifte innebærer også nye produksjonsmåter. Med det kommer det nye utfordringer knyttet til både miljøvern og arbeidsrettigheter, særlig i fattige land med store naturressurser. Det er viktig å sørge for at utvinning, foredling og produksjon av materialer skjer på en etisk og miljømessig forsvarlig måte. Som ledende elbilland bør Norge jobbe for skjerpede miljøkrav og anstendige arbeidsforhold i produksjonen av batterier. Norske myndigheter må ta initiativ til at det etableres en sertifiseringsordning for bærekraftig batteriproduksjon som omfatter både miljø og menneskerettigheter.

Elbiler har en sentral plass i en sirkulær økonomi, blant annet fordi batterier kan gjenvinnes flere ganger, og på sikt redusere avhengigheten av begrensede ressurser. Det trengs derfor økt satsing på gjenbruk og gjenvinning av batterier og mineraler.

Norsk elbilforenings hovedmål

Det skal alltid være gunstigere å kjøpe og bruke elbil enn biler med forbrenningsmotor



Alle skal kunne lade enkelt og effektivt både hjemme og underveis

Det skal lønne seg å velge nullutslipp - øk forskjellen mellom utslipp og nullutslipp ved kjøp og leasing

For å nå 2025-målet må følgende ligge til grunn:

- ▶ forurenser skal betale
- ▶ fritaket for merverdiavgift for nullutslippsbiler beholdes til elbiler er konkurransedyktig i alle segmenter uten det fastslås som prinsipp å ikke innføre merverdiavgift før elbiler nærmer seg 100 prosent av nybilsalget
- ▶ engangsavgiften for biler med forbrenningsmotor videreføres. En satellitt-basert vegprising skal ikke erstatte kjøpsavgiften for forurensende biler, men komme i tillegg
- ▶ fritaket for engangsavgift for nullutslipps biler videreføres for å opprettholde insentivet til å velge elbil
- ▶ avgiftene for biler med og uten utslipp differensieres ytterligere, i favør av nullutslippsbiler
- ▶ nyttekjøretøy med forbrenningsmotor, som drosjer og varebiler, ilegges samme engangsavgift som personbiler
- ▶ ytterligere virkemidler for leasing- og firmabil markedet utredes

Kjøpsfordelene er selve fundamentet i den norske elbilsuksessen. For at det skal være mulig å nå målet om salg av kun elbiler fra 2025, må de sterkeste virkemidlene få virke lengst mulig. Vi er, særlig i distriktene, fortsatt inne i en introduksjonsfase i markedet, på veien mot massemarkedet.

Derfor er det helt avgjørende at kjøpsfordelene blir opprettholdt til elbiler nærmer seg 100 prosent markedsandel. Dersom man skal endre merverdiavgiften for elbiler, må det fastslås som prinsipp

ikke å innføre merverdiavgift før elbiler nærmer seg 100 prosent av nybilsalget.

Uten disse ville elbiler vært betydelig dyrere enn sammenlignbare bilmodeller med forbrenningsmotor. Endringer i avgiftsregimet for elbiler må utredes, varsles i god tid, være stegvis og baseres på elbilens markedsandel. Eventuelle endringer i bilrelaterte avgifter må fortsatt sikre nullutslippsbilenes konkurransedyktighet. Norske myndigheter må jobbe aktivt opp mot ESA for å sikre at elbilfordelene kan videreføres.

Innføring av en lav mva-sats kan tidligst vurderes innført når elbilens andel av nybilsalget når 80 prosent på helårsbasis. Generell sats (25 prosent) kan ikke innføres før elbilsalget når 100 prosent.

Prinsippet om at forurenser betaler er et godt og etablert prinsipp i norsk avgiftspolitik. Etter en eventuell innføring av mva for elbiler, må engangsavgiften på biler med forbrenningsmotor sørge for at elbiler fortsatt er konkurransedyktig i pris, og elbilenes fritak fra denne videreføres. Dersom det innføres en satellittbasert vegprising som helt eller delvis erstatter engangsavgiften, må det sikres at insentivene for elbiler opprettholdes på minst samme nivå som i dag. CO2-komponenten i engangsavgiften innføres fra første gram utslipp og de generelle satsene økes gradvis. Det vil øke forskjellen mellom forurensende og utslippsfrie biler, og er i tråd med prinsippet om at forurenser betaler.

Kravene til elektrisk rekkevidde for at ladbare hybrider skal oppnå fradrag i engangsavgiften må bli strengere, og på sikt må dette fradraget fjernes.

Varebilsegmentet må ses på for seg selv, og derfor må disse bilene ikke bli ilagt merverdiavgift før elvarebilene utgjør 80 prosent av varebilmarkedet. Varebiler har i dag rabatt i engangs-

avgiften, noe som belønner forurensede varebiler og gjør nullutslippsvarebiler mindre konkurransedyktige.

Varebiler med forbrenningsmotor må få full engangsavgift, på lik linje med personbiler. Fradraget nyttekjøretøy får i engangsavgiften er et hinder for å elektrifisere også disse kjøretøyene, blant annet fordi merverdifritaket ikke treffer i dette markedet. Det må innføres ytterligere virkemidler for raskere innfasing av elvarebiler.

Firmabiler utgjør omtrent halvparten av nybilmarkedet. Om arbeidsgiver dekker både bil og bilhold, svekkes insentivene for valg av nullutslippsbil for den som disponerer bilen.

Ytterligere reduksjon i firmabilbeskatningen ved valg av nullutslippsbil vil være et sterkt virkemiddel for å vri hele firmabilmarkedet over til nullutslipp.

For å få i gang skiftet til elbil i firmabilmarkedet/næringstransport, må det utredes hvordan vi kan sikre overgang også i dette markedet.

Endringene vi står overfor i bilmarkedet gjør det nødvendig å se på de norske bilavgiftene på nytt. Derfor vil det være fornuftig med et offentlig utvalg som kan vurdere helheten i de bilrelaterte avgiftene, slik at vi når målsettingen om hundre prosent salg av nullutslippsbiler fra 2025.



Det skal lønne seg å ikke forurense - bevar bruksfordelene for nullutslipp

For å nå 2025-målet må:

- ▶ miljørabatten som sikrer nullutslippsbiler maksimalt halv pris ved bom, ferjer og parkering være en fast og varig regel
- ▶ bompenger og betaling for ferje være knyttet opp til andel elbiler i hvert enkelt bomprosjekt og ferjestrekning
- ▶ rabatten for elbil som firmabil opprettholdes på minimum samme nivå som i dag
- ▶ elbiler fortsatt ha miljørabatt i trafikksikringsavgiften
- ▶ fritaket for omregistreringsavgift for elbiler bevares

Myndighetene har vedtatt den såkalte 50-prosentregelen, som sier at nullutslippsbiler maksimalt skal betale halvparten av det konvensjonelle biler betaler for bom, ferje og parkering. Denne miljørabatten må bli en varig, fast rabatt.

Fordelene ved bruk av elbil er en viktig motivasjon for å få folk over fra forurensende biler til nullutslippskjøretøy, og må få virke lokalt. Det er nå opp til lokalpolitikerne å bestemme et nivå mellom fullt fritak og maksimalt halv pris for parkering og i eksisterende bomprosjekter. Riksvegferjer og fylkesvegferjer må også i framtiden sikres maksimalt halv pris for elbiler, også på rabatterte billetter.

Dersom kommuner velger å pålegge elbiler betaling for parkering, må 50-prosentregelen også gjelde for kommunale parkeringshus og område-/beboerparkering.

Det er i dag store lokale forskjeller på elbilens andel av bompasseringene fra bomprosjekt til bomprosjekt.

Elbilforeningen mener at innføring av betaling i bom for elbil bør følge andelen elbiler i det aktuelle, eksisterende bomprosjektet. Når elbiler har passert 25 prosent i snitt over et år, kan man innføre 25 prosent betaling for elbiler, og når andelen passerer 50 prosent, kan man innføre 50 prosent betaling.



Alle må kunne lade effektivt både hjemme og underveis

For å nå 2025-målet må:

- ▶ det opprettes en nasjonal støtteordning til ladeinfrastruktur for felles parkeringsanlegg
- ▶ alle nye bygg gjøres ladeklare
- ▶ effekttariffene innrettes slik at hurtiglading kan være lønnsomt over hele landet
- ▶ det planlegges og tilrettelegges for utbygging av storskala hurtigladeparker
- ▶ ladestasjoner skiltes tydelig slik at de er lett å finne
- ▶ det vurderes å pålegge bensinstasjoner å tilby lading for elbiler

Det er et offentlig ansvar å sikre en forsvarlig ladeinfrastruktur. Det helhetlige ansvaret for planlegging, finansiering og utbygging av ladeinfrastrukturen må plasseres. Dette må avklares raskt for å sikre en utbygging som ligger i forkant av elbil-salget.



I dag holder ikke utbyggingen av ladeinfrastruktur tritt med elbilveksten og de endrede behovene som følger veksten. Flere elbilister hurtiglader og flere opplever kø. Beboere i borettslag og sameier kan ikke enkelt selv montere lading på parkeringsplassen de disponerer. For at vi ikke skal gå på en ladesmell innen 2025, må utbyggingstakten økes kraftig. Det gjelder både utbygging av hurtigladere og tilrettelegging for lading i borettslag, sameier og fellesanlegg.

Utbyggingen av lynladestasjoner langs hovedferdselsårene går for sakte. Dette nettverket må ha høy effekt og mange ladepunkter. I dette arbeidet må det blant annet gjøres en gjennomgang av hvordan effekttariffen bør innrettes, for å ikke være til hinder for utbyggingen.

Skiltingen av ladestasjoner er for dårlig. Mange blir dermed avhengig av å finne fram via mobiltelefonen mens de kjører. Det er trafikkfarlig, men også svært lite forbrukervennlig.

Det må skiltes bedre langs veiene, men også ved ladestasjonen slik at det er lett å finne fram til ladepunktet.

Alle bygg må gjøres ladeklare. Det må stilles krav til at alle nye bygg gjøres ladeklare ved oppføring, det vil si at grunninfrastrukturen er på plass slik at beboere og næringsdrivende enkelt kan

installere ladeboks. For eksisterende bygg må det på plass en nasjonal støtteordning slik at beboere/næringsdrivende har et insentiv til å tilrettelegge, selv om ikke alle ennå har et behov. Enkelte ganger kan også kostnadene bli høye, og utbygging stopper opp om beboere selv må ta hele regningen for tilrettelegging for lading i garasjeanlegget.

Offentlig støtte bør gå til en grunninfrastruktur som sikrer et smart og sikkert system, og som også gir lademulighet for de som ønsker å koble seg til etter hvert. Lading mens bilen står parkert er det økonomisk mest gunstige, både for den enkelte forbruker og for samfunnet. Derfor er det viktig med tilgang til normallading på destinasjonsparkeringer, innfartsparkeringer og arbeidsplasser.

Som en del av det nasjonale ladenettverket må det legges til rette for nyttetransport, og ved behov må det settes opp dedikerte ladepunkter til næringslivet.

Utbygging av storskala ladeinfrastruktur er helt i startfasen. En godt utbygd ladeinfrastruktur er en forutsetning for at all vegtransport skal kunne elektrifiseres. Det er potensielt knyttet interessekonflikter mellom behovet for lett tilgjengelig areal for store ladeparker og hensynet til naturen. Derfor må

utbygging av infrastruktur for lading gjøres areal-effektivt, og på en måte som minimerer negative konsekvenser for verdifulle naturområder og dyrkbar mark. Eksisterende bensinstasjoner må også gjøres om til energistasjoner, som også tilbyr lading.

Lokalpolitikken må drive frem nullutslippstransporten og elektriske mobilitetsløsninger

For å nå 2025-målet må:

- ▶ kommunene og fylkene bruke sin innkjøpsmakt til å stille krav om nullutslipp
- ▶ kommunene kunne innføre nullutslippssoner
- ▶ parkeringsplasser reserveres for nullutslippsbiler
- ▶ kollektivfelt være tilgjengelig for nullutslippsbiler, med samkjøringsregel når kollektivfeltet lokalt er fullt, eller gjennom innføring av miljøfelt
- ▶ veg, parkering og lading tilrettelegges for elsykkel, lastesykkel og lettere elektriske framkomstmidler
- ▶ kjøregodtgjørelse for sykkel og andre lette utslippsfrie transportmidler innføres på linje med bil
- ▶ offentlige innkjøp av transporttjenester, kjøretøy og ferger underlegges krav om nullutslipp
- ▶ det stilles krav om nullutslipp for drosjeløyver, nullutslippsdrosjer kunne få prioritet i drosjekø og det må åpnes for mulighet til å forhåndsreservere nullutslippsdrosje
- ▶ nyttekjøretøy ha forutsigbar tilgang til lading
- ▶ delebilordninger gis tilgang til parkeringsplasser med dedikerte ladepunkter

Den fossile vegtrafikken påvirker luftkvaliteten negativt, og gjør den helseskadelig. I tillegg bidrar den i stor grad til byenes klimagassutslipp. Ved å prioritere nullutslippsbiler i byene, framfor fossile biler, vil luftkvaliteten bli betydelig bedre, klimagassutslippene reduseres og samtidig blir det mindre støy.

Stadig flere av virkemidlene og tiltakene knyttet til elbil har blitt flyttet fra nasjonale til lokale myndigheter.



Betydningen av lokalpolitikken blir derfor større og større for elektrifiseringen av bilparken.

Nullvekstmålet og mål om nedgang i biltrafikk innebærer at veksten og eksisterende transportbehov i byene i stadig større grad skal gjøres med kollektivtransport, sykkel og gange. De gjenværende bilene må bli nullutslippskjøretøy. Derfor må kommunene kunne etablere nullutslippssoner, og legge til rette for lettere elektrisk mobilitet.

Økt bruk av sykkel krever bedre infrastruktur - både trygge sykkelveier, trygg parkering og lademulighet. For å motivere til bruk av elsykkel i arbeidssituasjoner er kjøregodtgjørelse et viktig virkemiddel for å kompensere for merkostnader ved elsykkel.

Delebilordninger kan være med på å redusere antallet private biler i byer. Etter hvert som at flere byer innfører begrensninger på antall parkeringsplasser og øker prisene for parkering, blir delebiltjenester mer attraktive. For at disse skal være basert på elbiler, er det viktig med parkeringsplasser med dedikert lading. Det kan løses enten ved samarbeid med private parkeringsselskaper eller ved at kommunene legger til rette for ladeparkering for delebiltjenester.

Ulike byer har ulike utfordringer knyttet til lokal forurensning, transport og arealbruk. Innføring av nullutslipssoner vil gi flere insentiver til å bytte fra bil med forbrenningsmotor til elbil eller andre former

for elektrisk mobilitet. Å reservere parkeringsplasser til elbiler og andre former for elektrisk mobilitet vil også tilrettelegge ytterligere for overgang til nullutslippsløsninger.

Det offentlige har stor innkjøpsmakt som påvirker markedet og bidrar til etterspørsel, og må derfor velge nullutslipp når dette er tilgjengelig, både til uttesting og i vanlig drift. Elektrifisering av bilbruken i kommunens tjenestetilbud og annen nyttekjøring kan få stor betydning for nullutslipp i byer og tettsteder. Offentlig sektor må gå over til selv å kun kjøpe nullutslippsbiler og -varebiler, nullutslipp i innkjøp av nyttekjøretøy som buss, renovasjonskjøretøy, anleggsmaskiner og ferjer. I tillegg kommer det en rekke lettere elektriske mobilitetsløsninger, som også bør testes ut i det offentliges drift og innkjøp. Det offentlige må også sette miljø- og utslippskrav ved innkjøp av tjenester som medfører transport, for å være med på å skape et marked.

Markeder, kunnskap og internasjonale relasjoner

For å bidra til elektrifisering internasjonalt må:

- ▶ den norske elbilpolitikken inspirere andre land til å følge etter
- ▶ det norske markedet bidra til at bilprodusentene satser på utvikling av nye modeller
- ▶ vi bidra til kunnskapsutvikling og spredning av informasjon om elbilers miljø- og energiregnskap blant næringsliv, forskningsmiljøer og folk flest
- ▶ myndigheter og næringsliv jobbe for miljø og etikk i alle ledd av produksjon og gjenvinning av batterier

For bilprodusentene er Norge et utstillingsvindu og laboratorium for framtidens bilmarked. For å oppnå nullutslipp fra bilparken trengs det flere og bedre elbilmodeller i alle segmenter.

Derfor jobber vi for tett dialog mellom bilbransjen, myndighetene og forbrukerne også utenfor Norge.

Etter hvert som etterspørselen etter elbiler vokser internasjonalt, vil tilgangen til elbiler kunne bli en utfordring. Det betyr at noen markeder vil bli prioritert høyere enn andre, først og fremst land hvor det er gunstig å selge elbiler. For å opprettholde det

norske markedets tilgang til elbiler, er det derfor viktig at norske myndigheter fortsatt sørger for at elbiler er konkurransedyktig i markedet.

Den norske elbilpolitikken er en suksess som må formidles til inspirasjon for resten av verden. For å oppnå dette, må vår erfaring og kunnskap deles internasjonalt. Elbilforeningen skal, både direkte og gjennom AVERE (European Association for Electromobility), jobbe internasjonalt opp mot bilbransjen og politiske organer for å dele vår kompetanse. Vi vil også delta i relevante forsknings- og utviklingsprosjekter innen elektrisk mobilitet.

Elbilbatterier vil fortsatt ha bruksverdi når de ikke lenger brukes i bilen, og er en ressurs som må utnyttes aktivt. I private hjem kan de brukes til batteribank tilknyttet for eksempel solceller, og de kan lades når strømprisen er lav og forsyne bygg når prisen er høy, og slik balansere strømnettet.

Batteriene kan også brukes til lading av ferjer eller tungtransport som trenger høy effekt på kort tid. Det må utvikles lovverk som kan legge til rette for gjenbruk som er trygge for både miljø og forbrukere og gjør det kommersielt mulig å utnytte batteriene videre. I tillegg til gjenbruk av batterier trengs det også økt satsing på gjenvinning av komponentene og råstoffene i batteriet når det ikke lenger kan brukes.

Forbrukerne ønsker å kjøpe produkter som er produsert på en etisk forsvarlig måte, som både tar hensyn til miljø og menneskerettigheter. Norge må ta internasjonalt initiativ til en sertifiseringsordning for bærekraftig batteriproduksjon. Batterier krever råstoff i produksjonen, og det kan være forbundet med negative konsekvenser for mennesker og naturmangfold. Som ledende elbilland bør Norge jobbe for skjerpede miljøkrav og anstendige arbeidsforhold i produksjonen av batterier og for en sertifiseringsordning som ivaretar dette.

